HOMBRES Y MAQUINAS



PAIRETTI

LE SACO LA LENGUA A LA "MUFFA"

GOWLAND PUBLICI

Aún en la oscuridad.

Los faros rectangulares, exclusivos, son inconfundibles.

Elementos diferenciadores que caracterizan una ingeniería de avanzada.

Ingeniería Chrysler.

Pero son algo más que un símbolo.

Identifican una era.

Una era que representa más posibilidades para el usuario.

La Era
Dodge
más posibilidades.

Miembro de ADEFA

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

HOMBRES Y MAQUINAS EN COMPETICION

AÑO I **Nº 33**

14 de octubre de 1969

Editorial CAPELBA S.R.L.

Ecuador 1630 - Buenos Aires

Argentina - Tel. 82-4469

Dirección

Miguel Angel Barrau

J. C. Pérez Loizeau

Arturo Castro Almeyra

Gerente Editorial

Anselmo Lamarque

Redactores

J. C. Pérez Loizeau

Arturo Castro Almeyra

Miguel Angel Barrau

El Canguro

Colaboradores y Corresponsales

Eduardo G. Galli

Carlos D. Arenas,

Martín Bustamante, Manuel Arrías,

Juan C. Lopresti, Susana Canizzo,

Horacio E. Tita, Héctor R. Peña

Délfor F. Moresi, Dora Suárez,

Jorge A. Orbiscay y Julio Avegliano

Automodelismo: Alfredo Cano

Colaboradores especiales

Ing. G. Albizu, Rolo Alzaga, Com. Ernesto Baca, Alain Baudena, Juan Antonio Benvenuto, Aldo y Reinaldo Bellavigna, Oreste Berta, Ricardo Bonanno, Juan M. Bordeu, Edgardo Boschi, Eduardo Bucci, "Chiche" Caldarella, Tito Cancellieri, Tuky Casá, Norberto Castañón, Eduardo Copello, Tulio Crespi, Jorge Cupeiro, Horacio de Dios, Carlos Destéfano, Dante Emiliozzi, El Negro Esbert, Nasif Estéfano, José Manuel Faraoni, Carlos Ferrea, Vicente Formisano, Eliseo Fortino, Carmelo Galbato, Oscar Alfredo Gálvez, Alberto Gómez, Pepe Froilán González, Ing. Eugenio Grosovich, Hugo Gimeno, José María Ibáñez, Pablo Macagno, Carlos Marincovich, Paco Martos, Cacho Matías, Pepe Migliore, Hugo Moser, Roberto Omega, Carlos Pairetti, Jorge Parodi, Carlos Pascualini, Bernardo Pérez, Gastón Perkins, Heriberto Pronello, Ramón Requejo, Carlos Reutemann, Dr. Horacio Rivarola (h.), Manolo Rodríguez, Juan C. Salatino, El Gordo Sauze, Horacio Steven, Carlitos Travers, Federico Urruti, Pepe Viniegras y Juan C. Zurita.

Publicidad:

Humberto Bermúdez

Coordinación

Santiago Hileret

Corrección

Susana Reto y Santiago Hileret

Fotografía: Carlos Agustín y Claudio Rodriguez Cabal

Asistente de fotografía:

Daniel Cristian Barrau

Secretaría

Víctor Godoy

Talleres gráficos:

ROTYPE, Sarmiento 4062

Impresión: Taller Gráfico Goya S.R.L. Muñiz 1327, Capital

Distribución: Capital: Norberto L. Giannattasio, Julián Alvarez 792. Interior: Intercontinental S.A., Sarmiento 643, 4º piso - Buenos Aires.

Reg. Nac. de la Prop. Int. 1.005.734

CORREO ARGENTINO CENTRAL B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 8921

¡HONOR A LA MISION ARGENTINA!

¡Este homenaje fue un kilo!

Competición no podía estar ausente...

¡NURBURGRING EN LA FALDA!

SE realizó en la localidad de La Falda, una singular prueba denominada "84 Minutos de La Falda", parodiando a Nurburgring, con coches de hasta 1.000 cc.

Como Competición no podía estar ausente en esta pequeña pero significativa competencia, presentó dos coches Fiat 600, uno de los cuales quedó eliminado antes de la carrera ya que se abrazó profundamente a un hermoso árbol que bordeaba el circuito. Pero para lavar la afrenta quedó el otro, en el cual se conducía como acompañante nuestro corresponsal Carlos Lopresti, y al mando de Agustín Jail lograron conquistar un honroso segundo puesto.



Pero dejando de lado la modestia, diremos que la prueba consistió en dos series de 28 minutos cada una, alrededor de un circuito de 2.000 mts. y que debía realizarse en 2'30"

Además, para refrescar la memoria, los restantes 28' fueron para responder a un riguroso cuestionario sobre las "84 Horas de Nurburbring". —preparadas por el colega Héctor Acosta.

En esta pequeña parodia hubo de todo; nuestro cóequiper: Julio Simes terminó con el auto destrozado; y una Renoleta también besó la tierra con el techo, pero por suerte sin consecuencias personales.

La comisión formada por las fuerzas vivas de la Falda, la Municipalidad, la Asociación de Hoteleros y el Centro Comercial, piensa repetir este tipo de pruebas más a menudo que seguramente contará con el entusiasmo de todos como han sido los primeros "84 Minutos de La Falda".

La clasificación fue la siguiente:

1) OSVALDO CASELLA - RICARDO FERFOLIA - Renault 4-L - Nº 4 premio Argencer.

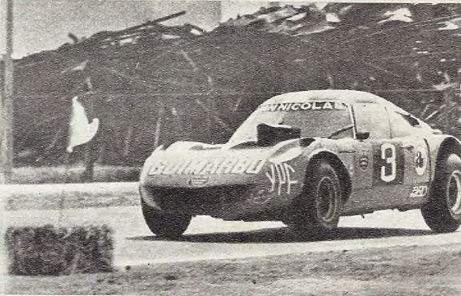
2) AGUSTIN JAIS - CARLOS LOPRESTI - Fiat 600 - Nº 1.

3) ROQUE CARRIZO - Sra. DE AVALLE Renault Nº 3.

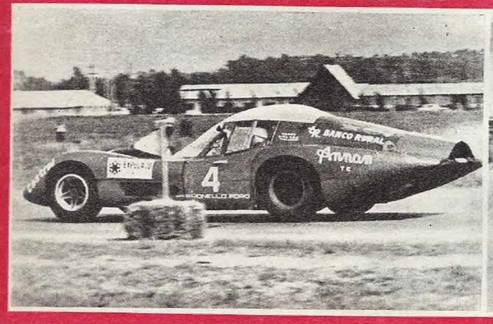


PARA UN POKER DE ASES...

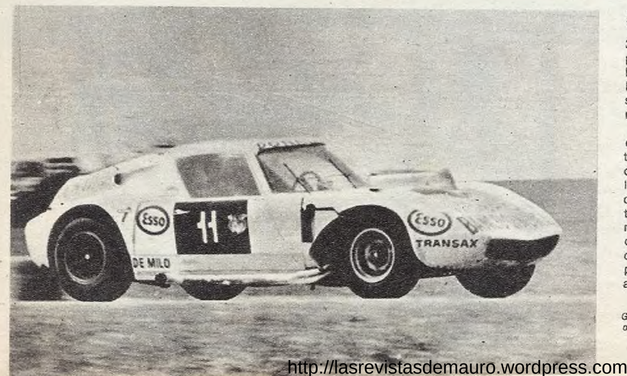




MANZANO • FARAONI
EMILIOZZI • DI PALMA







CARLITOS PAIRETTI quebró la mala racha.

Sí. Pero, además, había agregado como 30 honestos burros al 7 bancadas que impulsa su Liebre III, más conocida por el bautizo que la inventiva de nuestro colega Pepe Oneto, del diario Clarín, dejara caer sobre el recién pintado techo: el Nova Naranja.

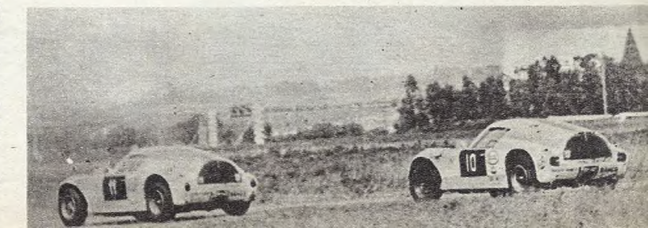
Y cientos de banderines con la insignia de la marca flamearon a lo largo del circuito, se escucharon las bocinas reclamar atención al popular fervor por la marca, y Carlitos Pairetti, luego de deambular con sus colegas corredores en búsqueda de un fantasmal parque cerrado, que parecía desvanecerse y trasladarse, al conjuro de multitudinarias directivas oficiales y oficiosas, precedido por un patrullero de la policía de la provincia de Buenos Aires, se emocionó, abrazó, fue felicitado, sacudido, ensalzado y

Gastón Perkins dio de sí cuanto pudo. En esta oportunidad, no hubo más bajo el capot.

...¡ESCALERA REAL!... ¡PAIRETTI!

palmoteado de forma tal que no le quedó encima ni la sospecha de una tierra que el fuerte viento reinante había depositado sobre jinetes y cabalgaduras, organizadores, oficiales deportivos y de los otros, y público en general, sin distinción de raza, credo, edad, ni sexo.

Pero... ¡qué importa el viento y la tierra cuando el deporte asoma el brillo genuino de sus grandes jornadas! Y eso pasó en San



Para tratar de remontar, Gastón Perkins utilizó a sus coequipers. Aquí se desprende de Urruti y, va en búsqueda del otro pelotón, que lo precedía.



Los del "Banco Sindical" eran jauría... En la pista le ganaron al Banco Rural, pero . . . a la hora de bancos . . . no es fanatismo . . . ¡PRIMERO EL BANCO DE CREDITO RURAL ARGENTINO! Además, es nuestro Banco. Se notaba . . . ¿O no? Casá volvió con un tractor modelo 1969 y finalizó quinto . . . ¡Fuerza, Manolo Rodriguez. ¡ARRIBA EL BANCO RURAL!

Como foto es . . . ¡bárbara! ¿No les parece? No sabemos si ustedes reconocerán el ambiente, pero tiene toda la chatarra de San Nicolás como fondo. El que no es chatarra es el auto. Así condujo, en San Nicolás, José Manuel Faraoni.

T.C. EN SAN NICOLAS

Nicolás. Nos encontramos con que el TC,, esa categoría que en sus últimas confrontaciones nos ofreció los mejores ejemplos de tedio colectivo —en lo que hace a ver una carrera— nos brindó hoy, gracias al trazado de un escenario, una de las más notables competencias que recordamos, de esa especialidad.

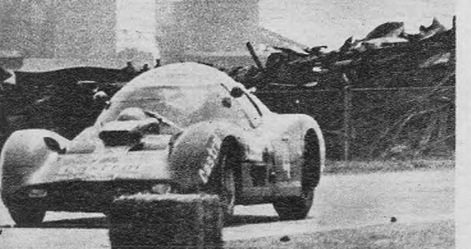
Y, además, orden. Disciplina. Organización. Sin quitar ni un ápice de mérito a lo realizado por concientes y dedicados directivos de la institución local, nos cabe reclamar, para una tesitura que comienza a rendir sus frutos, el aplauso de todos aquellos que conocimos lo de "antes" y disfrutamos de lo de "ahora". Regada la semilla de la exigencia, dentro del reglamento y natural cortesía, en la oportunidad, por el Mayor Benvenuto, comisario deportivo de la prueba, todo *—todo—* se cumplió sin apuros, ni gritos, ni histerias. Sin desaforados, ni empujones, ni malos ratos para nadie. Hubo tres banderas negras. Una por pasar a un competidor en el tramo de recta donde se encontraban ubicados los palcos de control y periodísticos, la segunda por utilizar el piloto más del 133% del tiempo en que giraba el puntero para cumplir sus rondas,, y la tercera por rotura de parabrisas y no utilizar el volante antiparras que permitieran una conducción segura. ¿Horarios? Al cronómetro, lo que quiere decir que se cumplieron al segundo. ¿Largada? Perfecta.

¿Búsqueda del tesoro? (léase del parque cerrado, por parte de todo el mundo). Muy bien, 10 puntos; la única falla, aunque gordita ella.

¿Y por qué la carrera fue tan buena? Porque en un circuito que se recorre en un promedio de 4'40", donde compiten 30 automóviles que deben transponer la línea de sentencia 38 veces, podemos *ver la carrera*. Ver como Fulano corre contra Zutano, cómo lo persigue, lo aparea y lo supera. Y eso es lo lindo de ver una carrera de autos. ¿O no?

Entonces vimos, como primera medida, la escapada sensacional de Luisito Di Palma. Como si el Torino preparado por Berta tuviera escondido algún cohete impulsor. Lo verificamos No lo tenía, lo que sí ostentaba y con mucho orgullo, es el más perfecto múltiple de admisión que hayamos tenido oportunidad de ver en plaza desde que la CADAD determinó que a la ruta... con un solo carburador... ¡y basta!

Además, Luisito debe haberse dado masajes en las muñecas últimamente. Está cada vez mejor. Más solvente, más maduro y aún más vigoroso, sin apartarse de límites que antaño no respetaba. Esta vez los respetó tanto que ni siquiera exigió al motor cuanto éste era capaz. Algo así como 300 r.p.m. de margen mantuvo continuamente y fondeó —solamente— en la porción de recta donde el viento castigaba fuerte la trompa del Torino-Berta. De pronto, durante el transcurso de la quinta vuelta, la aguja que marca la temperatura del agua se fue a las nubes. Tan rápida e inesperadamente que el piloto pensó en que se hubiera cortado una correa. No había tal cosa. Se presumió, entonces, falencia de la junta de tapa de cilindros Pero el abandono era un hecho. Mientras tanto, con Pai-



El sábado tuvo problemas de adaptación a una máquina que es bastante distinta a la que Dante Emiliozi acostumbra a manejar. El domingo . . . Dante manejó al Halcón y éste, dócil, dócil, reconoció al amo.

retti segundo y Emilliozi tercero y terciando, *la cosa* venía de más atrás. No faltó mucho para que los nombres de José Manzano y José Manuel Faraoni vibraran en las voces de los relatores radiales que, como siempre, son los primeros en enterarse cómo van las cosas y, gracias a ellos, no tenemos que ponernos a hacer cuentas al descampado. Nobleza obliga. Pero lo de Emilliozi duró lo que un lirio, aunque muy sanito él. Vimos al "gringo" superar las notorias dificultades que tuvo para conducir un auto que es nuevo y le es extraño. Lo del sábado —indecisión e improvisaciones bien resueltas— quedó para el archivo de las anécdotas. Fuerte, parejo, constante. La aerodinamia surte su efecto en las rectas. A la hora de doblar Dante no tuvo asco. Hubo profundidad en su manejo aunque, en esta oportunidad, relativa colaboración de los órganos motrices. Cuando su detención, que fue única y definitiva se hizo pública, fordistas y no fordistas dejamos entrever una pena genuina. Pero la carrera no daba tregua, ni aún para eso.

Pairetti, que parecía haberse obligado a un régimen establecido en los 4'40", vio que el mantener la punta podía ponerse muy espeso. Manzano, con extraordinaria mecánica de don Pablo Macagno, se le venía encima. Cerca, como duplicando la ofensiva, Faraoni. Y entonces vivimos momentos inolvidables, porque inolvidable fue la puja. El gran motor de Macagno —me complazco en reiterarlo— era mantenido en la prudencia, mediante expresivas señas de Juan Carlos Lutteral. Don Paolo Macagno lo acompañaba y, con algún mecánico y alguna seño-





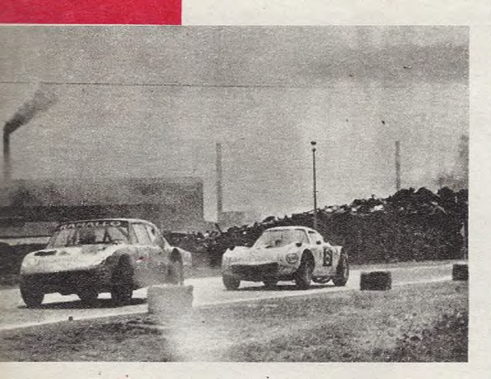
Manzano "chico" apunta y da la impresión de que va a pegar. Igualan las conductivas, condiciones humanas que jerarquizan aquello que el volante practica.

Así doblaba Héctor Plano, con su aparato, que si bien puede ser considerado extraño es uno de los más funcionales de su cama. Una detención en boxes lo privó de mejor chance.

José Manzano no compite muy a menudo pero, cuando lo hace, nos deja con más ganas que antes de volverlo a ver. Don Pablo Macagno hizo un motor de novela y JuanCa Lutteral lo jugaba en fije . . . . ¡Ula con esos radiadores de aceite!



Marito García precede a Oscar Mauricio Franco. El último tuvo una serie de problemas menores y el primero es un menor que puede traerle problemas



ra también muy entusiasta, parecía el grupo jugar un partido de básquetbol ya que con las manos demedaban el "dribling", telegrafiando... "más despacio... más despacio".

Manzano aseveró, y es hombre que ha hecho de la verdad un culto, que nunca —en ningún momento— exigió *el todo* de ese motor y, sin embargo, *clavó* en reiteradas oportunidades 4'30" lo que coloca sus tiempos a sólo 2" del récord absoluto para el circuito, logrado por Luis Di Palma. Pero, como si fuera un "gualicho" que persigue a don Pablo Macagno, el problema se radicó —una vez más— en el aceite. Esta vez fue un radiador. Faroni, que había asomado con bríos y, en justicia, al tablado del cuadro de honor, buscando ubicación entre los dos hombres de punta, también debió resignarse. Y entonces vimos a un Gastón Perkins lleno de constancia y falto de velocidad, asegurarse el segundo puesto sobre el final de la carrera, que lo convierte en líder del campeonato de la especialidad. Dio de sí, todo. No había más. Desde ayer ya están buscando para ponerse a la par. La revelación del año, Marito García, una vez más fue eso: revelación, en base a un medio mecánico óptimo y a una conducción veloz y prolija. ¿Saben quién me gustó mucho...? Manzano "chico". Es un "chico" que viene grande. Además la flor... ¿Qué flor? La que los organizadores nos entregaron al iniciarse la competencia. Al cederla, terminada -sta, a una amable señorita que se ocupó de agasajarnos durante la mañana no pude menos que decirle...

—Acépteme esta flor como símbolo. Es mi manera de agradecerles por la flor de carrera que San Nicolás nos ha brindado.

Gracias por aguantar la cháchara y hasta el martes que viene.



CLASIFICADOR WYNN'S

SOLIS 2161 - CAPITAL FEDERAL - TEL. 23-0071/75

CLASIFICACION FINAL DEL SEPTIMO PREMIO

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Carlos Pairetti	Pronello-Chev	2h56'48"7|10	38
2º	11	Gastón Perkins	Pronello-Tornado	2h59'16"4|10	38
3º	7	Marito García	Liebre 1 y ½ Chev.	3h 46"6|10	38
4º	10	Federico Urruti	Pronello-Tornado	2h59'38"	37
5º	9	Eduardo Casá	Tractor-F-100	2h59'56"1|10	37
6º	26	Norberto Rondelli	Pron.-Tornado	2h56'08"9|10	36
7º	16	Héctor Gradassi	Liebre 1 y 1|2-Torn.	2h.56'23"	36
8º	18	Mariano Calamante	Calam.-Chevrolet	2h57'19"3|10	36
9º	28	Alberto Beguerie	Falcon-F-100	2h57'27"5|10	36
10º	22	Rubén Migliarini	Torino	2h58'01"8|10	36

Aditivos WYNN'S importados de U.S.A.

Distribuidos en Argentina por Rigmaonti S.A.

SOLIS 2161 - CAPITAL FEDERTL - TEL. 23-0071/75

Donde le doy a la CADAD, cuento una "aneda", uso el estilo de Mariano José de Larra y propicio una solución. Seamos más serios y hagamos algo útil.

EXAMINA EXAMINADOR...

¡A VER SI LO HACES MEJOR!

LA verdad es que, con la buena voluntad no alcanza.

La reflexión no es nueva y, automovilisticamente hablando, pertenece a una época en la que el lirismo predominaba sobre cualquier otra consideración. Hay quien dice que era mas lindo, que era mas deporte. Puede ser.

Pero si la política es el arte del compromiso y éste se sitúa, en nuestro presente, en una curiosa amalgama de profesionales y amateurs, la conducción de nuestro automovilismo —que es, en definitiva, la acción de determinada política— no puede evadirse de esos aspectos que determinan la personalidad actual del deporte.

La verdad es que, con la buena voluntad no alcanza. Tampoco para determinar el método y menos para llevar a la práctica los exámenes que la C.A.D.A.D. estima necesarios con el fin de otorgar las respectivas licencias de piloto.

¿Que hemos avanzado? Si, es cierto. Pero no lo suficiente.

Quien estas líneas escribe recuerda que, no hace muchos años, para obtener la licencia de conductor solo se requería un módico pago en pesos m/n, el que, efectivizado, con la sola boleta que acreditara el haberlo efectuado, era suficiente credencial para treparse a cualquier auto de carrera y darle como en la guerra. O armar la guerra, que viene a ser más o menos lo mismo. Al menos, sucedió en más de una oportunidad.

Recuerdo, para traer el interés de la anécdota a cuento, que existía en nuestro medio un automóvil muy poderoso. Era el más potente de todos. Cuando quien había conseguido con él los laureles de más de un campeonato colgó el casco, alguien, que disponía del dinero suficiente, lo adquirió

Recuerdo también que en sus primeras visitas al autódromo, con Franco Bruno, el propietario de esa época del Allard Cadillac, nos acercamos al flamante piloto de competición para ofrecerle nuestra poca, mediana o mucha experiencia sobre auto y escenario. Rebotamos como la negrita redonda que se usa para jugar a la pelota a paleta.

Una semana más tarde fue su primer carrera. Eximo a nuestros lectores de la crónica de lo que fueran entrenamientos y clasificación. Voy, directamente, a la largada.

Y haciéndolo al estilo de Mariano José de Larra diré:

Caída que fue la bandera de largada, el piloto de marras fustigó con hercúlea fuerza su espléndido tronco de más de cuatrocientos caballos. Y hete aquí que el vehículo, obedeciendo como tercio de infantería la tajante orden de un capitán, lo hizo con la ley física, de forma tal que describiendo curiosa parábola la parte anterior del susodicho carruaje, vino a ocupar el lugar destinado a la posterior..."

Traducido al nuestro, actual y descriptivo idioma tuerca: el auto se mandó un trompo de novela en la misma línea de largada...

Botón y muestra.

De aquel entonces a los días que vivimos, algo hemos mejorado. Pero no mucho. El examen teórico existe, aunque se limite al conocimiento de las autoridades deportivas y al código de señales con banderas.

Existe también el examen práctico. El de manejo.

Sus exigencias son más que mínimas. Bien podemos decir que el aspirante sepa dar alguna vuelta al circuito Nº 5, a velocidad prudente, sin irse afuera. Mucho más difícil es transitar por Libertador cualquier día de la semana. ¡Ni hablar de un sábado o domingo! Casi, casi, con sólo demostrar que el registro municipal habilitante se encuentra al día y en uso, equivale a las vueltitas que muchas veces hemos presenciado.

Claro que, como dirán ustedes, es bien fácil criticar. ¿Dónde están las soluciones? Existen y no son tan difíciles de poner en práctica como puede creerse.

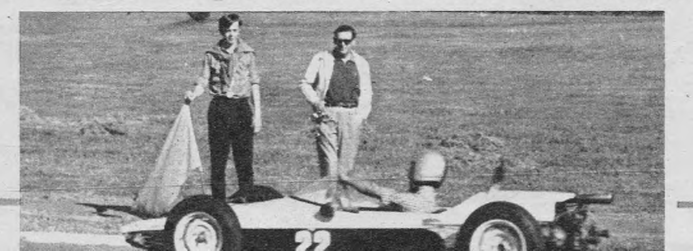
Como primera medida se nos ocurre que, formalizada la solicitud, debería entregarse a cada aspirante una licencia provisoria, de forma tal que lo habilitara para *practicar* en el autódromo ya que, sin ese requisito, la entrada le está vedada. Es como el perro que quiere morder su propia cola. Queremos exigir un mínimo de conocimientos en la práctica para entregar la licencia de piloto, pero, sin la licencia de piloto, no los dejamos entrar a la pista. ¡Somos unos fenómenos! Una vez, entonces, que el aspirante haya tenido oportunidad de practicar y cuando se considere en condiciones, formalizará su pedido de fecha para examen, lo que es muy sencillo, ya que tienen lugar todos los miércoles por la tarde.

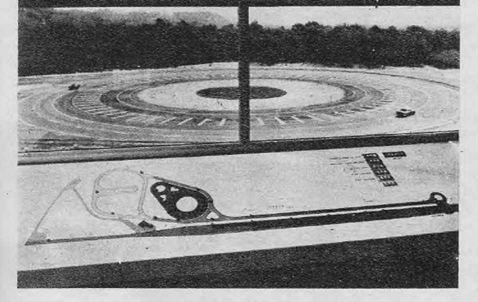
El examen deberá rendirlo con el automóvil con el que va a competir o similar. En el caso de TM podría autorizarse la prueba con un automóvil estandar, pero de la categoría superior a la que el piloto ha de debutar.

Por supuesto que deberían existir tiempos mínimos. Y no solamente de 1 vuelta, sino *tiempo promedio por determinado número de vueltas.*

Cuando un piloto pasa un examen, no tiene porque ser un as del volante. Pero tampoco debe ser un improvisado.

De esta manera, quienes en representación de la CADAD concurren y examinan y autorizan la extensión de la licencia, se sentirán un poco más serios y un poco más útiles. Y la tramitación será un poco más seria. Y el resultado un poco más útil. ¿O no?





VOS LOS COMPRAS, LOS PAGAS, (¿los pagás,?) se los calzás y ni siquiera pensas en lo demás. Aqui te queremos contar cómo hacen para probar los que vos vas a usar, sin siquiera pensar...

PIRELLI:

¡ABRI EL PARAGUAS QUI

PIRELLI ha creado en Vizzola, sobre la margen del Ticino, una pista de pruebas para la investigación experimental de los innumerables fenómenos físicos que se verifican en los neumáticos durante la marcha. Particularmente la investigación está encaminada en el estudio de los fenómenos vinculados al confort vibracional; a la frenada en ruta sobre superficies secas y mojadas y al rendimiento kilométrico tanto del neumático para automóviles como para vehículos industriales.

Esta pista se diferencia substancialmente de las comunes por el complejo equipo electrónico para la obtención de los datos, un veradaero laboratorio al aire libre.

El centro neurálgico de la pista de pruebas es una torre de control en la cual están centralizados los comandos de todas las instalaciones, a la cual afluyen los datos transmitidos por telemetría de los vehículos probados. Estos datos, oportunamente elaborados por las calculadores electrónicas, posibilitan que los técnicos de Pirelli puedan afrontar desde nuevos puntos de vista la proyección de la estructura y de los materiales que componen los neumáticos, permitiendo así aumentar el margen de seguridad.

TAN DIVERTIDO COMO UN AUTODROMO

La pista de pruebas está constituida por dos grupos de pistas bien distintas: la *pista recta* para las pruebas de frenada con suelo mojado y prueba de confort vibracional y la *pista de prueba* para estabilidad y conducción. Ambas pistas ocupan una área de 50.000 m^2.

Las tres pistas dedicadas al estudio de frenadas sobre suelo mojado, se diferencian por las características del piso: la pista para el estudio del diseño de los neumáticos tiene un piso de cemento pre-compactado extremadamente liso; la pista para el estudio de los materiales que componen los neumáticos se preparó de modo de exaltar la propiedad intrínseca de los materiales en relación con el fenómeno de la frenada con suelo mojado; la tercera pista, en cambio, se utiliza para verificar los resultados logrados en las dos primeras y tienen piso normal de asfalto muy resbaloso.

La pista para la prueba del confort es paralela a la pista de la frenada, pero tiene una longitud de 450 m. Esta pista está construída con cuatro diversos pisos; dos de los cuales tienen la pavimentación propia de las ciudades (adoquines de granito de notable dimensión y cubos de pórfido) y las otras dos de asfalto muy accidentado, a semejanza de las rutas en mal estado de mantenimiento.

El vehículo a prueba se introduce en este complejo mediante un empuje de lanzamiento de alrededor de 500 m.; la detención se realiza sobre un tramo terminal cuyo piso ha sido particularmente estudiado para garantizar la máxima eficiencia de la frenada sin que los neumáticos se vean afectados excesivamente por la abrasión.

La pista para las pruebas de estabilidad y conducción se pueden subdividir en dos grupos: una parte exterior, a la cual se llega por un tramo de 700 m. que comprende curvas en distintos grados, con sobrepasos y recodos para el estudio del fenómeno del tránsito consecuentes a una fuerte transferencia de la carga del interior del neumático al vehículo; la parte interna comprende una pista circular de varios diámetros construida con varios tipos de piso: liso, ondulado y áspero.



¡QUE LLUEVA, QUE LLUEVA. . .! ¡CORREMOS IGUAL!

Un cuidado muy particular se le ha dedicado a la instalación de la mojadura, realizándola con la técnica más avanzada.

Sobre 50.000 m^2 de pista, unos 30.000 están dedicados a las pistas mojadas.

La mojadura de las tres pistas de frenada se realiza por medio de toberas que aseguran una precipitación distribuida de modo uniforme, con un riego muy bajo, a fin de no dificultar la visibilidad del conductor. La intensidad de la lluvia puede ser de 10, 20, 30, 40 ó 60 mm por hora. La mayor intensidad se utiliza en el estudio del fenómeno llamado "Aquaplaning".

¡TAL CUAL SE CONTROLA UNA CARRERA!

Una densa red de cables coaxiles se coloca debajo de la pista con pequeños pozos donde están ubicadas células fotoeléctricas y otros tipos de relevadores.

Desde tales cavidades y señales de medición, se puede transmitir directamente a los registradores magnéticos y a los otros instrumentos del sistema ubicados en la torre de control.

En la cabina de la torre de control están emplazados todos los complejos instrumentos electrónicos: recibidores de canales múltiples, radiotelemétricos, que reciben las señales de los automóviles en prueba, aparatos de registro de cinta magnética; registradores de papel sensible y una pantalla monitor para la visualización inmediata de estas señales. Los aparatos de codificación posibili-

¡LLUEVE EN VIZZOLA!

tan la identificación sucesiva y la elaboración del contenido de las cintas magnéticas por parte de las calculadoras numéricas; los cuenta-tiempos vinculados a las células fotoeléctricas (diseminadas a lo largo de la pista) miden la velocidad de los vehículos en la pista.

INSTRUMENTAL DE RELEVAMIENTO Y REGISTRACION

Todos los vehículos en prueba están equipados con relevadores de extensión que miden el modo de andar y el valor de los fenómenos en estudio. Tales equipos transmiten datos en forma de señales eléctricas, utilizando aparatos de radio-telemetría de canales múltiples muy compactos y livianos, instalados en el mismo vehículo.

Las señales, recogidas por recibidores radiales ubicados en la torre de control, se registran en cintas magnéticas en forma de señales en código necesarias para la lectura correcta por parte de la calculadora digital, electrónica - numérica que debe elaborar sucesivamente los datos.

Los operadores que están en la torre de control tienen la posibilidad de controlar el andar regular de todas las instalaciones eléctricas, siguiendo en el monitor de canal múltiple las señales que se transmiten en el vehículo.







ALGUNOS TIPOS DE PRUEBAS QUE NO DEBES HACER POR TU CUENTA, EN LIBERTADOR, POR LA NOCHE

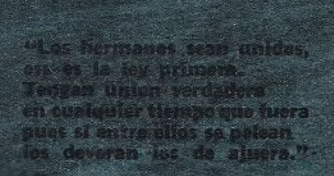
Como se ha dicho, la prueba puede ser efectuada sobre tres distintos tipos de piso, por medio de vehículos o con ruedas remolcadas dinamométricas.

El vehículo en prueba está equipado con captadores de vibraciones sistemáticas en los puntos de mayor interés.

La prueba se realiza a velocidad constante durante todo el recorrido, en las cuatro pistas disponibles.

Se aplican sobre el vehículo varios relevadores que miden la aceleración lateral y longitudinal; la rotación y la velocidad de rotación en base al eje vertical del vehículo, el ángulo de desbandamiento, etc. Esta prueba se efectúa sobre piso y mojado.

Las cintas magnéticas registradas durante las pruebas se procesan en Milán-Bicoca, en el Servicio del Cálculo científico para la goma, mediante un sistema de calculadoras electrónicas numéricas, dotadas de un dispositivo de conversión analógico-digital; este dispositivo sirve para convertir en escala numérica la información expresada como nivel de tensión, lo que posibilita la lectura simultánea de ocho canales.



Fiat se defiende, acusa y anticipa su propósito de denunciar en cada etapa, en cualquier momento, antes y después del Gran Premio, a todas las unidades de los equipos que compitan con la marca Peugeot.

Ante la gravedad de lo que consignamos en estas páginas, cuyo texto —íntegramente— ha emanado, en forma oficial, de la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat, hacemos un llamado a la reflexión, a la cordialidad, al espíritu que ha reinado, por largo tiempo, en la categoría Turismo Anexo J. Los textos corresponden a un comunicado de la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat y a la carta que la misma institución enviara al señor presidente de la CADAD.

ANTE informaciones que por medio de matutinos, vespertinos, revistas especializadas y radio se propalaron respecto a la delicada situación planteada ante la denuncia presentada por nuestro Director Deportivo de la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat, ante la C.A.D.A.D.; y que en virtud de ello entendía nuestro Director como antirreglamentaria la adopción por parte del equipo de la firma Dorrego Competición S.A., de ciertas libertades para modificar elementos de suspensión y motor que les autorizaba el anexo "J" grupo 2: ante esas versiones la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat se siente en la obligación moral de aclarar los siguientes puntos:

1º) Que el único elemento cuestionado no oficialmente por la C.A.D.A.D. a nuestro equipo de competición y a todos los participantes de nuestra marca, fue el múltiple de admisión, el cual ha sido adoptado errónea o acertadamente por nuestros vehículos desde hace ya tres años, o sea; antes de que existiera nuestro equipo de competición de la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat.

2º) Que el hecho de hacer la salvedad de errónea o acertadamente, significa que no está decidido ni definido aún por la C.A.D.A.D. tal situación.

3º Que con ese único elemento cuestionado, los autos de nuestra marca, ganadores de muchas competencias, pasaron las inspecciones técnicas más exigentes, en las cuales actuaron también hombres de la Comisión Técnica de la C.A.D.A.D.

4º) Que nunca durante esos tres años hemos sido notificados, ni siquiera apalabrados con respecto a la inconveniencia del uso de ese elemento.

5º) Que en cambio sí, nuestra marca se vió perjudicada en su chance por la prohibición expresa de utilizar la barra antirrolido trasera, la cual, una vez hecha la consulta a la Federación Internacional Automovilística nos fue reconocido adoptarla y con ello quedó zanjado un involuntario error de interpretación de las Autoridades pertinentes.

6º) Nos declaramos conocedores de la reglamentación y espíritu del anexo "J" grupo 2, y no permitiremos que ninguna institución rectora de nuestro automovilismo, equivocadamente acepte desviaciones antirreglamentarias de ninguna marca productora de automóviles nacionales o extranjeros, reservándonos el derecho de apelar a los organismos internacionales.

Con ésto y para terminar, queremos dejar sentado de que no queremos estar involucrados, ni siquiera salpicados por supuestas o reales actitudes antideportivas de las cuales nos sentimos completamente ajenos.

COMISION DEPORTIVA DE
CONCESIONARIOS FIAT

Boulogne, 8 de octubre de 1969.

Señor
Presidente de la CADAD
S/D

De nuestra distinguida consideración:

La Comisión Deportiva de Concesionarios FIAT, tal como su nombre lo indica, es una Institución Civil, con personera jurídica, que nació a inspiración de aquellos Concesionarios de la marca que organizaron y mantuvieron durante años equipos de competición que contribuyeron a dar vida a una categoría como es la del inciso "J", que carecía de respaldo popular y a la vez que siempre consideramos auténtica expresión del automovilismo deportivo.

Esos Concesionarios, por cariño a la marca y por amor al deporte, sostuvieron de su peculio equipos, pilotos, auxilios técnicos y sobrellevaron cuantiosos gastos sin obtener otra recompensa que el halago que produce la victoria, el hallar nuevos amigos, el realizar algo útil para el automovilismo argentino y reunir una experiencia útil para ponerla en práctica al servicio de los usuarios de la marca.

Este esfuerzo llegó a hacerse tan insostenible en el campo económico que, ante la disyuntiva de tener que dejar de participar en los eventos deportivos se cambiaron ideas y nació la COMISION DE CONCESIONARIOS, que se mantiene mediante el aporte de cada uno de los Concesionarios del país.

La Comisión utilizó no sólo la experiencia de quienes durante años fueron acumulando conocimientos sino que se rodeó de eficiente personal técnico y pilotos de alta solvencia conductiva y esta conjunción de valores dio los frutos que todos conocen.

En el ánimo de sus integrantes no tuvo cabida jamás un pensamiento antideportivo y por otra parte se sabía que estaba en juego el prestigio de una marca y el de toda una Red y el propio de los dirigentes que lo fueron acumulando en años de conducta.

La puja FIAT-PEUGEOT, se desarrolló en alto nivel mientras el equipo Peugeot fue oficial de fábrica, pero, al dejar de serlo se han producido una serie de hechos que son de dominio público, que nos obligan a quebrar el silencio que nos habíamos impuesto.

Hemos visto con sorpresa cómo, de una semana a otra, se bajaban varios segundos en un circuito, cuando el bajar décimas es fruto de estudios, sacrificios y experiencias.

Y, con gran sorpresa, fuimos tomando conocimiento de una serie de irregularidades deportivas que perseguían como único fin el triunfo de dicha marca, en detrimento de la que representamos.

Ya no sabíamos si estábamos compitiendo con autos de similar perfomance o si frente a nosotros había máquinas disfrazadas que sometían a enormes esfuerzos a nuestros pilotos y a nuestros preparadores.

Frente a esta situación advertimos amablemente y en presencia de calificados testigos, a responsables de la conducción del equipo de DORREGO COMPETICION, que en pruebas sucesivas nos veríamos obligados a formular las correspondientes denuncias y fuimos más lejos aún, enumeramos todas las innovaciones antireglamentarias que acordaban tan distinta performance a nuestro competidor.

Lejos de preocupar, nuestro llamado —tendiente a mantener buenas relaciones y encuadrar la preparacin bajo las normas de una honesta conducta deportiva— fuimos, otra vez, sorprendidos y concretamos entonces la denuncia, sin apelar a personeros, ofreciendo también nuestros autos para que se nos diga qué es lo que está bien y qué es lo que no corresponde.

Así hemos tomado conocimiento que, en nuestro caso se ha cuestionado el múltiple de admisión, tema sobre el cual en su momento volveremos, ya que se trata de un implemento de normal adquisición en plaza. Todo el resto de la unidad es reglamentariamente perfecto. No sucede lo mismo con las unidades de Dorrego Competición, que han sufrido alteraciones fundamentales de todo tipo y naturaleza.

Frente al Gran Premio, a correrse próximamente, tememos que se repitan las irregularidades señaladas que, si bien —mucho tiempo después— originarán una descalificación, otorgan los beneficios emergentes de un triunfo que cumple, en su momento, el fin que se persigue.

Queremos saber contra qué corremos para no esterilizarnos en esfuerzos inútiles y poder cumplir en forma racional nuestro cometido.

Respetamos al automóvil Peugeot como un gran exponente de la industria argentina y creemos que —frente a él— podemos ganar o perder; pero queremos que la confrontación esté rodeada de todo tipo de seriedad y garantía.

A tal fin adelantamos nuestro propósito de denunciar en cada etapa, en cualquier momento, antes y después del Gran Premio a todas las unidades de los equipos que compitan con la marca Peugeot y a aquellos pilotos que entendemos lo hagan en vinculación a los mismos y ponemos, desde ya, todas nuestras unidades a disposición de la CADAD y de los dirigentes de los equipos de la marca Peugeot para que pueda establecerse un examen integral y exhaustivo que impida una defraudación al público, al periodismo, a los restantes competidores, y a la CADAD misma.

Dejamos establecido también nuestro deseo de que toda máquina que abandone la competencia, esté o no clasificada, excepto grave accidente, sea entregada para su exhaustiva verificación a las autoridades de la prueba y que, de no hacerlo, sea sancionada por causa grave para evitar los "caballos de troya" que hagan el tren para producir deserciones y luego no lleguen al parque de verificaciones.

Es una forma, también, de que el Gran Premio, proyectado cumpla su propósito de promover la Patagonia y no se convierta en un "bumerang" que se vuelva contra todos.

Al formular la presente nos mueve una gran pasión deportiva y perseguimos un fin elevado que esperamos sea compartido por la CADAD. Nadie ha de sentirse perjudicado cuando la vara de la justicia mida por igual a todos y de esto saldrán beneficiados el automovilismo, el periodismo, y el público, a quien se ha defraudado de una manera que merece el más serio calificativo y que experimenta la necesidad de volver a querer.

Saludamos al señor presidente muy atte.

ANTONIO J. SERGI
Secretario

AMERICO GROSSI
Presidente

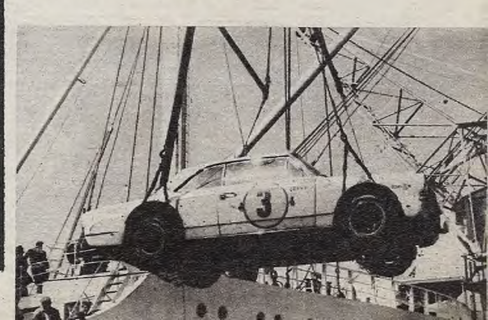
Una marca persigue a la otra.
Una marca se desprende de la otra.



DE VUELTA AL PAGO

CUANDO se fueron, todos fuimos a despedirlos. Había curiosidad en algunos. Otros albergaban —en sus corazoncitos— alguna esperanza de éxito. Unos y otros estuvieron pendientes de la descollante autuación del "auto argentino" en el difícil Nurburgring, un circuito famoso por su exigencia.

La competencia, por otra parte, se caracteriza por el tremendo esfuerzo a que somete a hombres y máquinas. El recorrido total supera los 9.000 kilómetros y durante la carrera, los pilotos y sus máquinas deben superar la niebla densa de la mañana y correr sin interrupción durante toda la noche, para después encontrar, quizás, una lluvia torrencial. Como la que causó la inevitable deserción del auto argentino Nº 2, mientras era conducido por Jorge Cupeiro. Estaba "nuevito". Al día siguiente, o mejor dicho, a la noche siguiente, Luis Di Palma se veía forzado, a su vez, a abandonar. Su auto, el Nº 1 (la famosa "Banana") ocupaba el tercer puesto en la clasificación general, luego de superar un retraso en la largada y cuando ya se había corrido más de la mitad de la carrera. Quedaba sólo un auto en la pista. Era el Nº 3, conducido por la terna Copello, Franco, Larry. Y como demostrando que los argentinos teníamos serias aspiraciones al triunfo, ese único auto iba puntero. Y siguió puntero durante toda la noche y buena parte del día siguiente. Pero entonces sobrevino el problema del escape. La rumorosidad del mismo alcanzó niveles intolerables para los habitantes de las poblaciones cercanas al circuito y las autoridades de la prueba exigieron la reparación. Se trabajó con la premura del caso, pero los nueve minutos, ocho segundos que se emplearon, significaron un retraso de diez vueltas, de acuerdo al sistema de penalización reglamentario. Al final, el auto quedó cuarto. Pero —al menos— llegó, demostrando lo que somos capaces de hacer en Argentina. Días pasados, el auto llegó de regreso al país. Pocos fuimos a recibirlo. Para muchos, ya no era noticia. Cuesta creer que, hace apenas dos meses, medio país estaba pendiente de su desempeño...



¿MA QUE CONCORDIA?.

—¿Qué dijo tu señora Paco?... Encima de que le corrés el auto con el que ella va a hacer las compras ahora se lo das con un costadito abollado.

ESTUVE ayer en la sede de la CADAD y me informaron que todavía no habían recibido el informe del Comisario Deportivo que fiscalizó la última competencia de Concordia, a resulta de una supuesta denuncia radicada contra mi persona por el piloto local Vicente Linares.

El citado volante arguyó que durante la disputa de la primer serie, precisamente en la última vuelta, arrojé deliberadamente mi auto contra el suyo para desalojarlo de la primera posición. En ningún momento ocurrió el citado episodio, pero esto lo aclararé en su debido momento, porque viene a ser la culminación de un sinfín de hechos desagradables y reñidos con lo que verdaderamente es deporte.

Todo comenzó cuando por llegar mi auto —al igual otros pilotos— retrasado a Concordia no pudimos efectuar las pruebas de clasificación. Se resolvió entonces que largaríamos por sorteo. Del mismo ni nos enteramos y en lo que a mí respecta me tocó largar en la séptima y última fila del lado de la cuerda. Siempre que ocurren esta clase de hechos, son citados los corredores y el sorteo correspondiente se realiza en presencia de los mismos.

Les vuelvo a repetir, nosotros nos enteramos del mismo instante antes de largar. Punto y les sigo contando: Nos encontrábamos todos los pilotos prestos a largar la primer serie y sucedió lo increíble. Bandera amarilla en alto, el comisario deportivo cruza la pista, nosotros la mirada fija, los nervios en tensión, las máquinas "en vueltas", el cambio colocado, el comisario llega al otro sector. Bandera argentina en alto y... al señor Linares se le detiene el coche (después nos enteramos que se le habían empastado las bujías) se va a los boxes y se suspende la largada.

Imaginen ustedes la situación, todos nos quedamos boquiabiertos ante semejante irregularidad. Preguntas, protestas, corridas e incluso a algunos pilotos no se les permite detener los motores. La temperatura de los mismos era infernal, mientras que el ambiente era muy frío rayando los 0 grados. De resultas de esto a Alfredo Arizu prácticamente le explotó el motor.

Seguían las preguntas, las corridas y las protestas, todas lógicamente emanadas del asombro que causó esta **ARBITRARIA Y ANTIRREGLAMENTARIA MEDIDA**, pero así y todo la largada se seguía dilatando. Por fin, luego de muchos cabildeos, nuevamente bandera argentina en alto y... Linares que sale de boxes y en sentido contrario a la competencia se dirige a la línea de partida. El brazo del comisario deportivo se vuelve a detener, espera que el entrerriano se acomode y entonces sí larga la carrera.

El hecho de demorar la largada para que un piloto local termine de acondicionar su má-



Esta es la cupé de Alfredo Arizu, con el motor preparado por Bamse con "tutti"; tanto es así que reventó en la largada por exceso de temperatura.

¡DISCORDIA!

por FRANCISCO MAYORGA

quina, ya se había producido en la primera serie de la categoría "A" donde a Roberto Carubia se lo esperó 15 minutos. Esto no va en desmedro de la actuación de Roberto, de quien soy gran amigo. En lo personal lo hubiera esperado no 15', sino lo que fuera necesario, pero en lo reglamentario es un arbitrio intolerable por parte de las autoridades de la prueba, lo que pone en evidencia un manifiesto localismo.

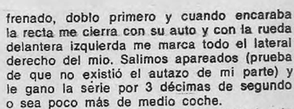
Pero aquí no termina todo, se larga la competencia con Linares en punta seguido de Iglesias y atrás todo el pelotón. Llegamos a la primer curva y la cantidad de trompos y derrapes "incontrolados" que se sucedieron a raíz de maniobras extremadamente bruscas por parte de varios pilotos que denotaban una inexperiencia terrible (esto es muy peligroso) fueron incontables.

Tirándome sobre un costado pude flanquear la increíble barrera de autos cruzados y quedé tercero detrás de Linares e Iglesias. Paulatinamente fui escalando posiciones, descontando segundo tras segundo. Tanto es así que en la 11a. vuelta (la serie era a 12) estaba a la cola de Linares.

Es aquí donde debo aclarar mi situación con respecto a este último. No solamente es infundada su versión, sino que sucedió todo lo contrario.

Entramos en la última vuelta muy parejos y en la última curva le gano la cuerda en el





Discutido, pero ganador. Este es Paco Mayorga, doblando en el autódromo de Concordia.

frenado, doblo primero y cuando encaraba la recta me cierra con su auto y con la rueda delantera izquierda me marca todo el lateral derecho del mio. Salimos apareados (prueba de que no existió el autazo de mi parte) y le gano la serie por 3 décimas de segundo o sea poco más de medio coche.

De más está decirles que no precisaba de recursos ilícitos para superarlo dado que mi auto tenía varios kilómetros más que el suyo. Si no, fíjense que en la quinta vuelta establecí el récord absoluto del circuito en 1.23".2 dmas. Como corolario de esto, en la segunda "batteria", pico en punta y al cabo de las doce vueltas lo supero por más de 800 metros, lo que evidencia la superioridad de mi medio mecánico.

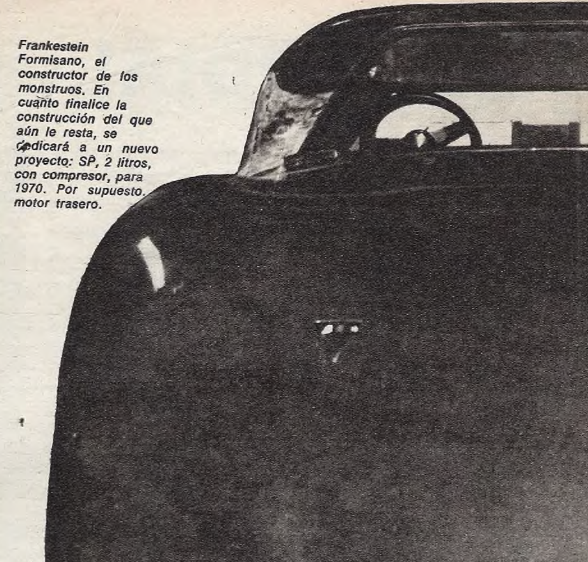
Dadas estas circunstancias no comprendo la posición adoptada por Linares denunciando un hecho inexistente.

Por esto y todo lo ocurrido durante la jornada, considero que CADAD tendría que tomar las medidas pertinentes, puesto que hechos como este no deben volver a repetirse. No se puede calumniar a una persona y mucho menos sin fundamentos. Con respecto al público entrerriano debo aclarar que es macanudísimo y me trató muy bien desde el primer momento. Lástima grande lo sucedido pues le restó brillo a lo que debía ser una gran fiesta del deporte.

Evidentemente, el domingo LA DISCORDIA REINO EN CONCORDIA.







Frankestein Formisano, el constructor de los monstruos. En cuanto finalice la construcción del que aún le resta, se dedicará a un nuevo proyecto: SP, 2 litros, con compresor, para 1970. Por supuesto. motor trasero.

HOY, SENSACIONAL PRE-ESTRENO

LOS MON DE FRAN



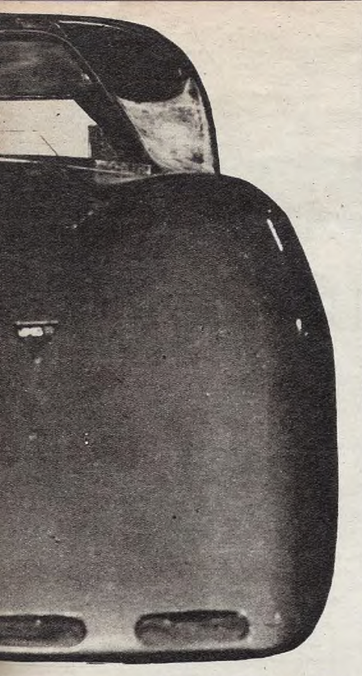
Cacho Fangio, feliz propietario del otro monstruo ya terminado. El mismo es idéntico al ya famoso "Apolo Naranja" de Carlos Pairetti, excepto en el color, que es azul violáceo.

El mismo Formisano nos sugirió el título, cuando nos dijo: "A este auto tenés que bautizarlo «El Monstruo de Froilán»". Señalaba al nuevo y reluciente SP que construyó por encargo de González.

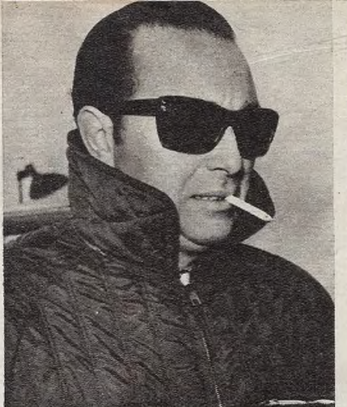
"Pienso tenerlo listo para la carrera del 19, pero no lo va a correr Marincovich. Como el auto es nuevo y Carlitos está peleando el Campeonato, Froilán prefiere que corra el Chevitrés, que ya está experimentado y es más difícil que tenga problemas. El auto nuevo lo correrá el Chino, seguramente. A él le estoy haciendo un auto igual a los de Pairetti y Cacho. ¿Ves? Allá están los primeros tubos del chasis, en la cuna. La estructura central será monocasco, como las de los otros tres. Porque el de Froilán tiene el mismo chasis que los otros. Lo que cambia es la carrocería. El diseño lo hizo Gentile, en La Plata. Nosotros le compramos el cascarón con el cual se hacen las piezas, en plástico. El resto del trabajo lo hicimos acá, con "Pardal". Quedó bastante bien, y ahora que lo pintaron tiene una pinta que mata."

—Y decime una cosa, Vicente... ¿Desde cuándo Froilán pinta sus autos de rojo? ¿O será que se está acordando de sus épocas en Ferrari?

—"Lo que pasa es esto: En Sport Prototipos, cada uno respeta su color. Froilán te-



Este monstruo no es de Frankestein. El ilustre "Doctor" lo realizó a pedido del no menos ilustre José Froilán González. El diseño de carrocería pertenece al Ing. Gentile, joven constructor de La Plata.



Sorprendido aquí en inusual actitud de meditación, el jocoso "Chino" Rodríguez Canedo será el conductor del tercer monstruo, que se halla en construcción. Por otra parte, es probable que conduzca el auto de González en su debut.



El piloto oficial de José Froilán González tiene una nueva arma para pelear el Campeonato de SP. Se trata del flamante Formisano-Gentile-Chevrolet, un monstruo sensacional.

STRUOS KESTEIN

nía el blanco, hasta que empezaron a usarlo los autos de Shell. Entonces, el Cabezón hizo equipo con Cupeiro y pintó el auto de gris metalizado. Pero ahora, los equipos son independientes otra vez, y Froilán no quiere seguir usando el mismo color que el Gallego, así que yo "le pasé" el mío, porque de todas maneras tenía pensado cambiarlo. Cuando termine el auto mío, el que va a correr el Chino, lo voy a pintar de una forma súper estrafalaria. Ya vas a ver. Va a llamar más la atención que el Trueno Naranja, cuando salió."

—Y aparte del cambio de colores, ¿qué otros proyectos tenés? Nos contaron por ahí que tenés proyectado un SP-2 litros, con compresor, para el año que viene...

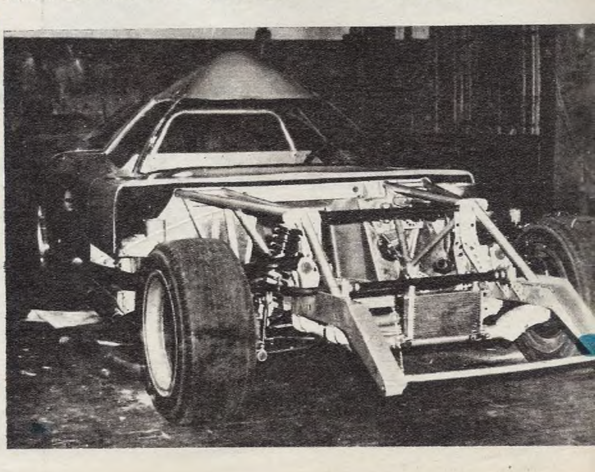
—"Proyectado, lo tengo. La idea es linda. Pensá que un motor Peugeot o Fiat pesa mucho menos que cualquier 3 litros, y se lo puede llevar a los 260/270 caballos. La regla general dice que un dos litros con compresor rinde lo mismo que un tres litros aspirado. Y un buen 3 litros te tiene que entregar 90 HP por litro, o sea: 270 HP."

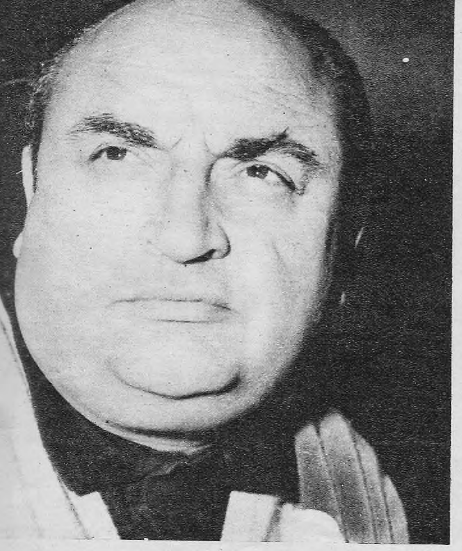
"De todas maneras, por ahora no me puedo dedicar a eso, porque antes tengo que terminar los 4 litros. El de Froilán lo tengo que entregar completo. Prácticamente listo para largar. Me pidió que le hiciera absolutamente todo aquí. Hasta el montaje del motor, la instalación eléctrica... todo. Así que ahí ya tengo laburo para un rato. El otro auto, el de Cacho Fangio, ya lo entregué, pero el que hago para mí, recién lo empiezo, así que el Chino va a tener que esperar todavía un tiempito, antes de que esté listo."

—Contanos un poco, Tano: ¿qué modificaciones les hiciste a los autos, aparte de los cambios de carrocería?

—"Nada, viejo. Absolutamente nada. De

Aquí se pueden apreciar las desnudeces del Apolo II, por llamarlo de alguna manera. Esperamos que sirva para quebrar la mufa que persigue a Cacho Fangio desde principios de la temporada.





LOS MOSTRUOS DE FRANKESTEIN

A pesar del ceño adusto que nos muestra aquí, podemos asegurar que Pepe Froilán está contento con su nuevo "monstruo". Lo que pasa es que se está reservando la sonrisa para el día de la primera victoria...

chasis y suspensión están idénticos al ex-Camello mío, que es el que tiene Pairetti ahora... Apolo, creo que le llaman, ¿no? Tenía algunas modificaciones en vista, pero lleva mucho tiempo experimentar y poner a punto, así que me pareció mejor dejar todo como estaba. De cualquier manera, los autos doblan que es una maravilla. No es por mandarme la parte, pero... fíjate cómo anduvimos ei Maggiolo, con el Martín Fierro, que para SP es una falopa... Pero, claro: tiene todas las mejoras de suspensión del Camello. Dobla una barbaridad. Y con eso se compensa un poco la desventaja en peso y en aerodnámica."

—Hablando de aerodnámica, Vicente... ¿Qué ventajas tiene el diseño de Gentile?

"A primera vista, parecería tener buena penetración, pero yo... a las que les tengo un miedo bárbaro es a esas tomas de aire que tiene atrás. Me hacen acordar a las que teníamos en el Camello, que trajeron tanto problema en circuitos veloces. Además, en la trompa se va a crear, seguramente, una zona de alta presión,. Claro que... eso quizás se compense con la que se va a crear en la cola, al agregar una pieza en forma de cuña para alcanzar la altura reglamentaria.

Los autos míos están diseñados en forma de cuña, directamente. La línea de cintura sube constantemente desde desde la trompa hasta la cola. Y estudiando teóricamente la marcha de los filetes de aire, parecería que se nos va a formar una zona de alta presión en los guardabarros traseros, o sea que cargaría el tren trasero. Y eso nos conviene. De todos modos, la carrocería termina en un spoiler tipo "cola de pato", que sirve también para cargar las ruedas traseras, así que no creo que tengamos problemas.

Las entradas de aire para el radiador las ubiqué arriba, atrás de las ventanillas, y tienen la ventaja de que no aumentan casi nada la sección maestra. Está todo pensado, viejito... ¿O qué te creías?...

—Nosotros no nos creemos nada, Vicente. Preguntamos, nomás. Después de todo, como dice el tipo ése de la televisión... "Si uno no pregunta..., ¿Cómo aprende?"

Vista de tres cuartos de perfil trasera del nuevo auto de González. Aún falta colocarle la pieza, realizada en plástico, que sirve para alcanzar la altura mínima. Así mide sólo 99 cm...

CUANDO LA LIMOSNA ES GRANDE...

...HASTA el santo desconfía. Pero todos sabemos que los chicos de la F.2 no son ningunos santos. Más bien tienen fama de endemoniados. Y cuando pasan a la fórmula mayor (la Uno) los "humos" se les bajan un poco, pero siguen indiando igual que siempre. Y tienen la ventaja de que no están tan "en estrellas" como los viejos figurones de la F.1. Conservan la cabeza fresca y sobre todo, tienen clara noción de su profesionalismo. Corren por dinero. Y se esmeran más cuanto mayor es el premio.

El domingo 5, en Watkins Glen, Estados Unidos, se corrió el Grand Prix mejor pago del mundo. Y dos tradicionales pilotos de F.2 (que andan cada día mejor en F.1) Jochen Rindt y Piers Courage obtuvieron los primeros puestos. El austríaco era el dominador absoluto de la fórmula menor hasta principios de este año, época en que fue contratado por Lotus para integrar su escuadra en ambas categorías, otorgando cierta preferencia a la Fórmula 1, que tiene mucha mayor difusión en toda Europa. El inglés, por su parte, obtuvo su primer triunfo en F.2 en la última competencia de nuestra temporada, el año pasado. Ambos anduvieron bien desde sus comienzos, en la fórmula mayor. Rindt realizó una memorable campaña con Cooper, en el 66, en tanto que Courage viene realizando buenas actuaciones desde principios de este año, con un Brabham presentado por Frank Williams. El vencedor de la competencia (ganador de las 24 Horas de Le Mans, edición 1965) no había logrado hasta ahora iinguna victoria en F.1. Eso sí: su primer triunfo fue contundente. De movida, nomás, picó al frente y se distanció un tanto de sus perseguidores. A las pocas vueltas, el escocés Jackie Stewart intentó disputarle la vanguardia, pero su Matra MS-80 lo dejó de a pie antes de la mitad de la carrera. Lo único destacable, de ahí en más, fue el accidente del veterano Graham Hill, causado por la pérdida de una rueda de su Lotus oficial. Como vemos, la marca tuvo un día muy agitado). Esperamos que Chapman no sufra del corazón...





DE LAS ROSAS, CON FERVOR

LO conocemos desde hace algunos años. Cuando se corría sobre circuitos de tierra, y los autos de motor delantero eran dueños absolutos sin nubes que afearan su panorama... Era un muchacho rubio, fuerte y abierto a todos, con un manejo que en cierta forma se contradecía con esa personalidad suya tan cordial y agradable. Más que manejar, parecía que se estaba peleando con el auto para llevarlo por donde él quería. Pero era positivo, entrador... En definitiva: nos gustaba..., como tipo y como corredor. Este año lo volvimos a ver. Con auto distinto pero con la personalidad de siempre. Víctor Hugo Plá sigue siendo el muchacho rubio, fuerte, abierto a todos, que hoy, con 28 años, piensa seriamente en su futuro dentro del automovilismo de competición...

—Yo siempre corro para ganar..., eso es una cosa que se me ocurre debe estar en la mente de todos los muchachos que estamos en la cosa... Pero sinceramente, si a principio de la temporada a mi me hubieran dicho que iba a estar peleando el campeonato de la categoría, no le hubiera dicho que estaba loco, pero tal vez lo hubiera pensado... Y ahora ya lo ves..., estoy bastante cerquita de Jorge Ternengo...

Ocho puntos son los que separan al volante de Las Rosas del representante rafaelino. Un triunfo muy importante del "Nene", las 500 Millas de Rafaela, es el que marca en forma fundamental esa diferencia. Unas 500 Millas que Víctor Hugo Plá pudo haber discutido bastante más de cerca...

—Aquélla vez fue una rotura, hoy un problemita de dureza del motor y después el bielazo (estamos hablando con Pla luego de finalizada la carrera de Sunchales). Sin embargo, lo que me llena de mucha satisfacción es la forma en que "tira" el motor. De este "250" al "230" que usaba el año pasado hay una diferencia sideral..., el auto tira tanto que a veces me parece mentira que sea el mío...

—El motor tira..., ¿pero el chasis cómo se comporta?

—Estimo que bien..., yo sé que hay algunos problemitas de tenida, pero me parece que no son fundamentales, y que incluso los vamos a ir corrigiendo a medida que pasen los días. Pero en si, el conjunto funciona muy bien...

Aceptamos la posición y la opinión de Plá pero también jugamos la nuestra. No nos gusta la forma en que se tiene el Bravi-Chevrolet, e incluso lo notamos bastante indócil, como negándose a seguir la trayectoria que le señala el piloto... Y esto no es la primera vez que lo notamos. Ya en Maggiolo (sí, en la carrera ganó Pla) apuntamos las mismas falencias. Falencias que normalmente el volante de Las Rosas conjuga con virtuosismo y con una gran dosis de coraje... De todas formas, y tal vez por la inestabilidad de la máquina, el rubio Víctor Hugo Plá nos sigue devolviendo la misma imagen que nos regalaba cuando corría con el chasis de motor delantero. Tal vez ahora no se pelee tanto, pero sigue un poquito enojado... Lo cierto es que en el panorama ahora un tanto rosa de la F-1, se va perfilando destacadamente este volante que toma el trabajo de la competición con seriedad pero sin olvidar la cuota alegre. Un hombre que dentro de la categoría es alguien... Un volante que es seguido en todas sus presentaciones por una barra tal vez no numerosa, pero si bullanguera y enfervorizada. Tal vez una de las condiciones que le están faltando a la categoría (apoyo popular incondicional) y que se da en este muchacho de Las Rosas, que nos sigue gustando como tipo, pero como piloto nos está convenciendo cada vez más...



FIAT SE PREPARA...

MIRA...! Este banco de pruebas es único en el país, y creo que en el mundo hay pocos... de un lado da 350 HP a 10.000 errepeeme y del otro 450 al mismo régimen, la Ford de Inglaterra tiene otro... y muy pocos más... aquí se va a trabajar con aire acondicionado total... y este es un extractor de aire (que más que extractor parecía la hélice de un DC-6).

Así se explayaba el gordo Galluzzi mostrándonos las nuevas instalaciones del que está siendo el taller oficial de la Scudería de Concesionarios Fiat... algo que dentro de un mes, aproximadamente cuando esté terminado será sen-sa-cio-nal!!... y que prometimos ir a visitar de nuevo...

Bueno... ahora a hablar del Gran Premio... Irán seis cupés... Los pilotos: Eduardo Rodríguez Canedo, Carlos Reutemann, Carlos Alberto Pairetti, Néstor García Veiga, Roberto Pedelaborde y Esteban Fernandino (h).

Ricardo Zunino iría si le dieran permiso en la "colimba". ¡¡y justo ahora está de maniobras...!! (Se lamentaba el padre). Mario Vessuri correrá con motor de la Comisión.

Los coches serán asignados por sorteo. Hay una cupé que en el momento de escribir esta nota hacía dos días que estaba girando en Rafaela guiada por "Lole", Prono, Grossi (h) y Grais. Si hay tiempo se tratará de hacerle hacer el kilometraje de G.P. y con motor nuevo largará el mismo.

Fue solucionado un problema de temperatura de aceite que salió a luz haciendo el recorrido de la primera etapa con Pairetti al volante, y yendo "al mango" que al decir de Lito Galluzzi son 185-190 (y pará de contar)...

Ah! me olvidaba... según Pairetti la más difícil en cuanto a caminos es la cuarta etapa; y me decía: "Mirá...hay una parte en la cual vi una huella y creyendo que era el camino seguí... pero de pronto se cortó... me fui hacia mi izquierda 60 metros a campo traviesa y vi otra huella... era el camino. Hay zonas en que está cortado por laguitos, chiquitos... perdés el camino... volvés a encontrarlo, pero... se puede hacer. Como auxilios irán: 9 camionetas equipadas con radio; 1 camión taller; 1 camión con venta de repuestos más baratos para los pilotos particulares que corran con FIAT, y un coche "muletto" para asistencia del equipo cuyo "driver" será ¡Lito Galluzzi!

Los coches irán casi como salidos de fábrica. Se han reforzado solamente dos tornillos del anclaje de las torretas de suspensión delantera, un cable de frenos traseros y en el medio de la parte inferior se colocarán dos especies de "cortinas de goma" para parar las piedras... y nada más.

Espero que lleguen los seis —decía don Américo Grossi y lo miraba de reojo a Pairetti—.

Carlitos, seguramente, tendrá otras pretensiones. En TC ya ganó dos GP. En cambio, en Anexo J... ▸▸



Miguel "Gordo" "Lito" Galluzzi.



Alfredo Berghella.





El tio Arturo sostiene que el Gran Premio está programado por caminos transitables. El lo rrecorió con un Peugeot 504, y lo otreció a los concurrentes a la reunión para que comprobaran su perfecto estado.

Reunión de Prensa en el ACA

Y llegó la contraofensiva oficial —o semioficial— hacia los que se quejaron del itinerario del Gran Premio. De "una verdadera tragedia" a "son unos caminos maravillosos". Vamos, muchachos . . .

NI TAN TAN NI MUY MUY...

FUE la contraofensiva del A.C.A. contra los detractores del Gran Premio. La reunión de prensa convocada para el miércoles a las 12 se hizo con asistencia relativa del ambiente ya que para el mismo día y para la misma hora también había llamado la comisión de concesionarios Fiat para festejar la participación del equipo en el Gran Premio e inaugurar el nuevo local de Boulogne.

Además de las autoridades de la comisión de automovilismo deportivo —¿se acuerdan? antes se llamaba comisión de carreras— del Automóvil Club Argentino estuvieron presentes el director de Vialidad de Santa Cruz, un representante de Y.P.F. por los abastecimientos y hasta el gobernador de Tierra del Fuego. También estuvieron —y hablaron— Ricardo Carranza y el Tío Arturo Dubourg y su hijo Hernán, recién regresados de hacer el camino.

El doctor Carranza fue quien sostuvo con mayor énfasis la tesis de que el Gran Premio no es nada del otro mundo. Es más, hasta oímos que los caminos "son maravillosos". Nosotros pensamos, honestamente, que el único camino maravilloso que existe en el país es la autopista de Ezeiza . . . Por lo tanto, ni tan tan ni muy muy. . .

Por cuestiones de ética, debemos sostener que la opinión de cada uno es honesta y sincera. Pero también tenemos derecho a pensar que en esta cuestión del automovilismo moderno se juegan tantos intereses tan importantes que cuando alguien habla lo hace con un guión estudiado de antemano. Y por eso para algunos el Gran Premio es una locura y para otros un juego de niños. La estrategia de carrera empieza a funcionar mucho antes de que se baje la bandera argentina por primera vez. Aquí, detrás de un escritorio o con un vaso en la mano.

Una vez más debemos apelar al sentido común, a la opinión más sensata y mejor ubicada. A la central. Sabemos que los caminos de todo el país distan de ser los que necesitamos. Y mucho menos los del Sur. Por lo tanto, ya antes de haber iniciado el camino hacia Punta Arenas, podemos asegurar que el Gran Premio no será fácil, no será un entretenimiento para "gamuzas", se sufrirá y mucho. Pero no será imposible, ni una tragedia. Será el más duro de los últimos tiempos, mucho más que los conocidos al Norte. Por todo motivo. Porque las distancias son siderales, por lo riguroso del clima, por la falta de hoteles, por la falta de talleres y estaciones de servicio, por la falta de comunicaciones fáciles. Pero se puede correr y es la mejor contribución que puede hacer el automovilismo al desarrollo de un sector del país olvidado por todos los demás.

Habrá que andar con cuidado, con mucha atención. Porque el camino ofrece la oportunidad de hacer volar el motor en las larguísimas rectas de pavimento y de ripio o de partir el auto por el medio en un pozo, o contra una piedra. Es una carrera para hacerla con mucho cuidado, con atención. No es para principiantes.

Ahora bien, si estamos mirando con envidia carreras como la Londres-Sidney o la Londres-México . . . ¿por qué protestamos contra nuestro Gran Premio? El paso de la Londres-México por la Argentina es más difícil que este Gran Premio. Y es, simplemente, el paso por la Argentina. ¿En qué quedamos? ¿Y el afán de aventura? ¿Y la protesta del año anterior porque no se hizo?

Por eso, esperemos un poco más. Los que exageraron quedarán en descubierto. Este es un negocio difícil. Puede convertirse en un "boomerang" de esos que te dan en la nuca. Y aunque generalmente el público tiene mala memoria, nosotros nos vamos a encargar de que la recuperen. Con la verdad vamos a arreglar las cosas. Alguna vez.

Los inscriptos van a ser pocos. Y eso molesta a muchos colegas. Para empezar podemos informar que la Londres-México, sobre 26.500 kilómetros admite solamente 120 participantes. Por lo tanto, nuestro Gran Premio —no tan ambicioso— puede andar bien con 150. El que recuerda los 400 inscriptos de los Grandes Premios al Norte debe tener en cuenta que por lo menos 300 eran "gamuzas" que se anotaban para hacer camelo por Libertador tres días antes de la carrera. Y que largaban en Pilar y daban la vuelta en Pergamino. Y ésos no le hacen ningún bien al automovilismo. Preferimos pocos, pero corredores. . .

Por todo eso, ni tan tan ni muy muy. Vamos, muchachos . . . que somos pocos y nos conocemos bastante.

Algunos se asustaban, al imaginarse a los pequeños Renault corriendo por el sur. El Dr. Carranza, sin embargo, aseguró que era perfectamente posible correr con ellos por las rutas previstas.



Cuando pa'Chile me voy...

LAS TRAVESURAS DE GALBATO

LAS Vizcachas atraen... Ojo, que no son los simpáticos animalitos, sino el ya casi tradicional circuito chileno... Y más atrae al volante que en su propio medio no tiene, o no le dan, las posibilidades de manifestarse plenamente... Carmelo Galbato vino urgentemente de Nurburgring (viajó en el primer contingente de piltos que regresaron luego de las 84 Horas) con el loable propósito de prenderse en la suspendida Vuelta de Chacabuco. Pero se encontró con la desagradable sorpresa de que para él no había motores preparados según la última reglamentación vigente en TC, de esos con unos cuantos "cavallini" menos... Y entonces se largó para intentar la aventura chilena, en una de las pruebas que la gente del otro lado de la cordillera organiza habitualmente para la categoría Turismo de Carretera. Puso su pasaporte en regla, cargó el "Pingüino", y con una suave tonadita chilena se fue para la tierra del vinito delicioso y las apetitosas langostas. Pero parece que la semana no era la más propicia para "Caramelo" porque la carrera, que venía precedida por una serie de problemitas en el orden organizativo y reglamentario, no pudo realizarse. Pero sin embargo, la gente chilena, como para que los muchachos fueran sacándose el gustito, habilitó el circuito para que los corredores, además de poder probar los autos, intentarán derribar el récord del circuito...

Carmelo, como para aprovechar el viaje, decidió que la cosa bien valía la pena de intentarse... Los antecedentes más frescos e importantes señalaban una marca de 1 m 23s 3/10 como registro tope para el circuito de las Vizcachas, marca que era compartida por Boris Garafulic, el chileno invencible y acaparador de primeros puestos, y nuestro Carlitos Pairetti, que en su incursión con el Nova Naranja había causado una impresión sensacional. Carmelo puso el "Pingüino" sobre el asfalto chileno y comenzó a rodar. El F-100, con toda la artillería puesta como los dioses por Juancito Agüera, tiraba que era un espanto... Y los tiempos fueron viniendo solos... Las primeras vueltas fueron suavecitas, como para que los "cavallini" no se asustaran ni espantaran... Después sí, empezó a bajarle la chancleta... 1m 25s, 1m 24 s..., emparde con el tiempo de Boris y el "matto" y Carmelo que se sigue entusiasmando... Cuando llegó al 1m 19s 3/10, el señor Carmelo Galbato, en un gesto sumamente quijotesco, decidió dejar la pista libre para que los demás muchachos intentaran pisarle el poncho... Al martes siguiente estaba de vuelta, con otra misión (era la segunda en pocos días) cumplida... Pero lo mejor es que quedó tan contento y satisfecho con las atenciones recibidas en esta incursión, que muy posiblemente decida volver para la próxima realización en ese escenario chilenc; siempre que lo inviten, claro... De esta manera, un hombre un tanto olvidado por la gente de la marca que siempre defendió, le brinda a ésta la satisfacción de batir por cuatro segundos el registro récord de un circuito, el que estaba en poder de la marca rival... Es algo como para irlo pensando y también evaluándolo... Por el lado de Chile nos llega la información de que la próxima carrera en Las Vizcachas se disputaría el domingo venidero en horas de la tarde, con lo que el panorama de Galbato, que quiere ir a correr, se complicaría, puesto que en la misma fecha Estudiantes de la Plata hace su programa de SP en el autódromo. Sin embargo, no nos extrañaría que Carmelo le encontrara la vuelta y estuviera presente en ambos lados. Por lo menos sabemos que lo va a intentar...



EL ANEXO "J" SE DESTRUYE...

por J. C. PEREZ LOIZEAU





No vamos abrir juicio. Por lo menos, por ahora. Simplemente vamos a tratar de defender al aficionado. Es decir, vamos a procurar que no sea defraudado.

Cuando nació la categoría Standard y cuando se implantó el Turismo, Anexo J, el aficionado común miró de costado. Nada tenían que ver con el automovilismo conocido y mucho menos con la sencillez del más popular, el TC, que era una sola categoría y ganaba el que llegaba primero. Con los "standard" llegaron las subdivisiones de clases y las cilindradas distintas. La complicación. Y junto con ellos, el "perro", la "mula", toda la fauna. Justo para que nadie entendiera nada. La gente que creyó en la nueva categoría luchó mucho por su desarrollo. Intensamente y contra todos. Hasta que realmente entró en el ánimo del aficionado. Nunca —hasta ahora— en forma definitiva, pero en mayor medida cada vez. La lucha entre Peugeot y Fiat llegó a entusiasmar. Y cada carrera se espera —¿o esperaba?— con ansiedad. Lo que se consiguió con esos autos de uso diario asombra hasta en Europa, no solamente aquí. Pero, otra vez, llegó la sombra del "perro", de la "mula". Y volvemos al comienzo. Retrocedemos.

Fiat y Peugeot se enemistaron. Hay cartas y habrá respuestas. Se dicen cosas muy feas, aun tratándose de una actividad profesional. Los aficionados siempre recuerdan que el automovilismo es un deporte. Hay denuncias por todas partes y nuevamente, cuando un auto cruza primero el control de llegada, no se sabe si realmente ganó. Hay que leer los diarios al día siguiente. Y eso es defraudación.

No sabemos —todavía— quién tiene razón. Si Fiat o Peugeot. Pero sí sabemos que el que tiene razón, pero se perjudica siempre, es el público. El que sigue la actividad, el que paga por ver el espectáculo, el que mantiene el interés que mueve todo lo demás. Y ya se debe estar cansando. Debe estar harto de oír hablar de denuncias y de perros y de mulas. Ya no puede creer en nada. Ni siquiera discutir, ni apasionarse por el desempeño de una marca determinada, porque tampoco está seguro si el auto estaba en reglamento o no.

Así vamos mal. Estamos en vísperas de un Gran Premio en el que está la famosa espada de Damocles sobre la cabeza de todos. Ya se anunciaron las denuncias que se van a hacer... El Turismo, Anexo J, marcha de esa forma hacia su propia destrucción. En su mejor momento. Después de tanta lucha...



El Rally del Cono Sur...

UN PROYECTO SENSACIONAL

La idea está en marcha y creemos que es deber de todos los que estamos "en la cosa automovilística" apoyarla. Primero porque es la forma de que sigamos viviendo competencias de verdadero y genuino sabor, y segundo porque es una forma de promover a la integración automovilística sudamericana, de la que tantas veces se hablara pero por la cual hemos hecho tan poco... La gente de la Asociación Uruguaya de Volantes y del Club Uruguayo de Rally tiene en vista la realización del Rally del Cono Sur, y para ello estuvieron en Buenos Aires tratando de aunar conceptos con gente que en nuestro país se preocupa bastante de fomentar tan importante actividad dentro del automovilismo deportivo. Para ello estuvieron con el ingeniero Juan Ramírez, presidente de la Asociación Argentina de Rally, y con los señores Hernández y Otero, del Avellaneda Automóvil Club, que hace pocos días realizaran ese gran éxito que se llamó Rally Primavera. La idea de realización de esta competencia netamente sudamericana pertenece al colega uruguayo Jorge Stewart, quien sostiene que hay que fomentar la práctica del Rally en esta parte del continente, para que en un lapso no demasiado largo esta actividad alcance el auge e importancia que tiene en la mayor parte del continente europeo. El plan, o proyecto, es de largo alcance. Según el propio Stewart, los reglamentos de esta competencia, que serán estudiados en forma muy cuidadosa, serán dados a conocer a mediados del año venidero, y para ello se harán todas las consultas que sean necesarias, e incluso se solicitará información y sugerencias sobre carreras de este mismo estilo realizadas en otras partes del globo. El rally se largaría, en principio, el día 15 de noviembre de 1970 y en el mismo se podrían unir cuatro países: Argentina, Brasil, Paraguay y Chile. Las largadas, como ocurre en este tipo de realizaciones, se haría desde siete cabeceras, ubicadas en Buenos Aires, Asunción, Porto Alegre, Montevideo, Córdoba, Rosario y Rivera, las cuales convergerán hacia Paso de los Libres tras 900 Km de marcha. Las etapas serán las siguientes: primera: Paso de los Libres-Santa Fe, 570 Km; segunda: Santa Fe-Asunción, 1.030 Km; 3ª: Asunción-Iguazú, 350 Km; 4ª: Iguazú-Curitiba, 760 Km; quinta: Curitiba-Porto Alegre: 800 Km, y sexta: Porto Alegre-Punta del Este, 1100 Km, con lo que se totalizarán 550 Km de recorrido por los países que integran el cono sur.

Las inscripciones se aceptarán hasta el 15 de octubre de 1970 y de ninguna manera el número de participantes podrá ser superior a 150. El problema del alojamiento ya habría sido superado por la gente que está en la organización de este evento, los que aseguran que no se presentarán inconvenientes de ninguna índole. En la carrera no se realizará ningún tipo de neutralizaciones, es decir que las etapas serán duras y sin motivos de resuello. En premios está previsto repartir la suma de diez mil dólares entre el primero y el décimo puestos en la clasificación general. Ante consultas sobre el interés que puedan demostrar volantes de Chile y Perú en participar en el Rally, Stewart respondió que en el caso de los volantes chilenos la posibilidad había sido considerada, estableciéndose que la largada de esa cabecera se produjera desde Córdoba. En cuanto a los peruanos, la cosa estaba en estudio, estimándose que de alguna manera se le encontraría una adecuada solución, puesto que lo que interesaba era integrar un grupo que respondiera a la mayor cantidad de países posibles.

Hasta aquí una idea que estimamos no quedará simplemente en proyecto. Se trabaja en firme y con el tiempo suficiente como para que la misma cristalice. ¡Bienvenido el Rally!



Pepe Migliore también correrá con el equipo de Dorrego Competición. Ahora los Pingüinos se pintaron de un raro color entre amarillo, beige, dorado...



POCOS PERO BUENOS

Los que esperaban 400 anotados se desilusionaron. Claro, no es para menos. Pero . . . ¿quién tiene la guita necesaria para esta maratón? Los conocidos están casi todos, más tres "colados": Osvaldo Piro, Rodolfo Bebán, y . . . ¡EL CANGURO! (Increíble, pero cierto).

Este nos va a dejar sin rebusque. El galán de moda, Rodolfo Bebán, que hizo el examen con Alberto Gómez. Corre con 404 para darse el gusto de su vida. Es tuerca en serio.

Osvaldo Piro va con toda la música. También tiene pasión por los fierros y no se la quiso perder. Va con un 1500 y un entusiasmo bárbaro. (Osvaldo: llevá el fuelle por si tenemos que parar en el medio del desierto).



¿Y qué? ¿Esperaban más? ¿Saben lo que cuesta correr un Gran Premio de 6.000 kilómetros . . .? Preparación del auto, auxilios, repuestos, alojamiento . . . un montón de cosas que sólo se pueden hacer con mucha guita. De allí los 184 audaces que se anotaron en el Automóvil Club Argentino hasta el día del cierre de las inscripciones. Algunos más llegarán por correo, pero no muchos más. Los que quisieron comparar este Gran Premio con los anteriores le chingaron feo.

Pero la cosa va a estar animada. Especialmente si se hacen las denuncias amenazadas por Fiat. Entre el frío, la distancia, los problemas mecánicos y de alojamiento, de comunicaciones, el sueño y el hambre, el desarme de los motores va a ser lo menos complicado...

Los valientes de la clase A suman 72. Hay que tener mucha paciencia para correr con un auto chico. Pero entre los estoicos se encuentran pilotos de ayer y de hoy. De ayer como Rosmaldo Visintini, con su habitual y muy gaucho Deca y "Pécora", que superó los tiempos de la Lancia Flavia y se anotó, reapareciendo, con un 1093. Entre los de ahora están los hermanos Monguzzi, Emilio Parisi, Carranza y otros. Les deseamos suerte. La van a necesitar.

La lucha Fiat-Puegeot —que se libra en todos los terrenos— será lo más interesante. Siempre que no destiñan la cosa los problemas reglamentarios. El equipo Billy irá con Norberto Castañón, Osvaldo Rolf Juchet, Carlos Marincovich y Menéndez Behety. Un team fuerte y experimentado. Tío Arturo Dubourg y su hijo Hernán también se prendieron, lo mismo que Edgardo Boschi. Los tres hicieron

llegar su anotación al World Cup Rally. Este Gran Premio será un entrenamiento liviano para ellos... Los Dubourg van con 404, Boschi con una cupé 1500.

El equipo Dorrego Competición también viajará completo. Los pilotos: son: José "Pepe" Migliore —uno de los mejores "grampremistas" del ambiente—, Condomí Alcorta, Ricardo Bonanno, Eduardo Casá —¿siempre juntos, éstos?— Paquito Mayorga, el ascendente Osvaldo J. López y el cordobés Danilo Bonamicci. Todos, naturalmente, con 4-4. El único 504 lo llevará el DT, Héctor Zampini, siempre que haga tiempo para prepararlo porque el laburo es grande.

Los muchachos de Galluzzi también se salen de la vaina. El Gordo Lito, como se aburre, está anotado con una Berlina para hacer de "muletto". Si llegan a parar todos y él no... El equipo no es de principiantes, precisamente: Esteban Fernandino (h.), Eduardo Rodríguez Canedo, Nene García Veiga, Carlitos Pairetti (un jovencito que está progresando), Bebe Pedelaborde, Lole Reutemann. La reanudación del combate entre los 4-4 y los 1500 va a dar que hablar.

Dentro de esta subdivisión, siempre interesante, dos anotaciones que nada tienen que ver con el automovilismo. Dos pilotos que dieron su examen y lo aprobaron y que se anotaron para darse el gran gusto porque son tuercas de alma (y no de camelo): Osvaldo Piro y Rodolfo Bebán. El del fuelle con un Fiat 1500 y el galán con Peugeot 404. Suerte.

En la clase mayor dos reapariciones felices: El Gordo Sauze y Rolo de Alzaga, ambos con Torino 380-W y hasta donde aguanten. Por lo menos nos vamos a reir en los finales de etapa. Eso está garantizado. Además, Pirín Gradassi y el equipo de IKA-Renault con otro grupo de novicios: Gastón ("Alberdi") Perkins, Larry, Cacho Franco, Luisito Di Palma y César Malnatti. Un grupito chico —son 25 en total en la clase C— pero lindo.

El trabajo de terminación de los autos está atrasado en todas partes. Pero eso ocurre siempre. Aunque se anuncie el Gran Premio con 15 años de anticipación. Los detalles no se terminan nunca. Por el lado de los concesionarios Fiat se aumenta el lío porque están de obra en el nuevo edificio. Y por ahí el Gordo Galluzzi mete un ladrillo en un carburador. "Ya falta poco", dice Zampini, mientras busca pedazos de auto que van cayendo por la rampa a la calle Dorrego. Pero, estamos seguros, el 21 por la mañana estarán todos en Bahía Blanca, lavados y planchados.

¿Esperaban 400? Vamos, ilusos. Cuando los gamuzas se enteraron que estaba prohibido el escape directo no se anotaron. ¿Quién se va a dar cuenta que son corredores? Las señoras gordas de Libertador, agradecidas. Con el número próximo de COMPETICION —si no vamos en cana antes— empezará la cosa. ¡Lo que vamos a tener para contar...! Porque les tenemos una sorpresa tan buena que hasta nos sorprendió a nosotros (especialmente a Barrau y a mí): CORRE EL CANGURO!! Debe estar totalmente rayado. El infarto parece que lo tuvo, pero en el mate. (Se siente mal para laburar, pero se va a hacer 6.000 km. a fondo...) ¡En fin... basta la salú!



"¿Este va a correr el Gran Premio con Fiat? Si es un aficionado. Carlitos Marincovich lo hará con 404 y Pairetti con el 1500. Ya que no hay TC...



Lo que nos faltaba... El Canguro haciéndose el corredor. Me parece que nos engrupió con el asunto del infarto. Está mejor que Barrau y que yo. Lejos.

El niño Rolito corre los Grandes Premios con lo que sea. Aquí, cuando —con Pepe Viniegra— estuvo con el Volvo 122 S. Ahora será con Torino 380 W.



1er. CAMPEONATO DE AFICIONADOS TC y SP

Pairetti se burló de la mufa en San Nicolás. Los que están de mufa, desde entonces, son los hinchas de Ford, ya que los representantes de la marca del óvalo se ubicaron del quinto puesto para abajo, es decir, sin posibilidades en nuestro concurso. El domingo que viene, en el Autódromo Municipal, el próximo capítulo. ¡No se lo pierdan!

CUPON PARA VOTAR

Nombres y Apellidos completos ....

Dirección: .... Localidad: ....

Provincia: .... Teléfono: ....

Documento Nº: C.I. .... Pol.: ....

PROXIMA COMPETENCIA: SP - 19|10|69 - AUTODROMO BS. AS.

Voto por: 1º ....

2º ....

3º ....

4º ....

Firma

Letra muy clara. Prohibido tachar.



Largada de la categoría "C", donde el único Torino 380W, de Roberto Battaglia, fue superado por la cupé Fiat 1500 de Angel Di Nezio.

Fórmula 4 y anexo "J" en Lobería

FERREA, OTERO Y DI NEZIO GANADORES

De nuestro corresponsal en Mar del Plata
ROBERTO MOLINA

UN espectáculo nuevo, para el público del sudeste bonaerense, hubo en la localidad de Lobería al realizar el Auto Club de esa ciudad un festival automovilístico para máquinas de Mecánica Argentina Fórmula 4 y que incluyó también a las de Turismo Anexo "J". La competencia se llevó a cabo en un circuito nuevo, totalmente entoscado y compactado, construido por el Club Jorge Newbery. Indudablemente, la presentación de los coches de F-4 fue toda una novedad para este público, ya que es la primera actuación que efectúan en circuitos de la zona. El parque automotor de esta categoría estaba compuesto por una veintena de máquinas, y se contó con la presencia de destacados pilotos de la especialidad de la Capital Federal y Gran Buenos Aires.

Luego de los actos realizados por la mañana, donde desfiló una banda militar y luego se procedió a la bendición del circuito, dieron comienzo las pruebas.

LA JORNADA . . .

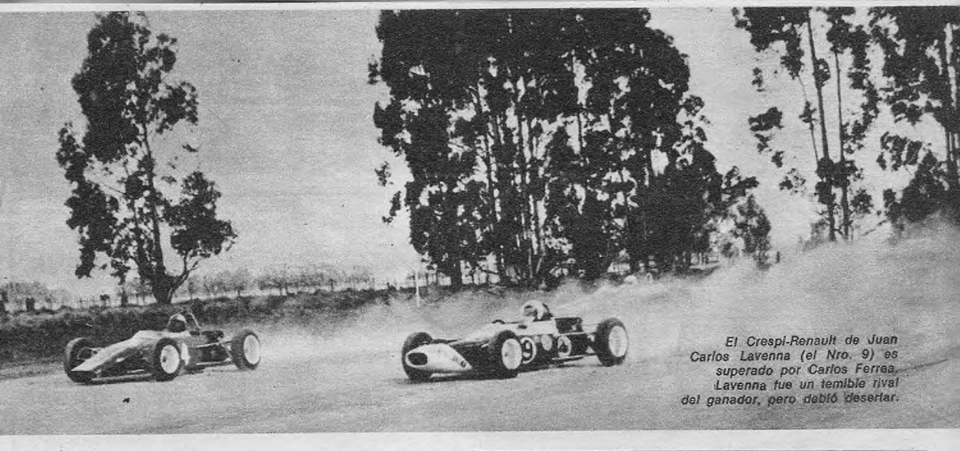
. . . se inició con la primera serie de los monopostos. Se bajó la bandera de largada y Héctor De Rossi encabezó el pelotón, seguido por Andretta, Llavallol, Belloni y Fernández Valerga. Entraron en grupo en la primera curva y allí se produjeron varios trompos y algunos fuera de pista. La ocasión fue aprovechada por De Rossi, quien puso a su Crespi-Renault bastante distanciado del resto del lote. Andreetta y Llavallol viajaban a casi cien metros de distancia entre sí, mientras que el Renault de Belloni y el BMW de Bouvier mantenían un duelo personal que se definió en favor del primero, por cuanto Bouvier se iba a contemplar el paisaje con mucha frecuencia. Cumplidas las diez vueltas, De Rossi fue ganador indiscutible. La segunda serie no tuvo ninguna emoción y hasta resultó algo aburrida. Nueve máquinas largaron y desde el comienzo el BMW de Carlos Ferrea se adueñó de la vanguardia y nadie lo pudo desplazar hasta que le bajaron la bandera a cuadros, ya que piloto y máquina demostraron amplia superioridad conductiva y mecánica. Lo escoltó el Crespi-Renault de Juan Carlos Lavenna. Los demás, llegaron bastante lejos.

LOS MONOPOSTOS . . .

. . . habían despertado el interés de este público no tan exigente como el



El ganador de la categoría "A", Paco Otero, cuyo Renault 1093 anduvo fuerte y sin fallas. Luego de la deserción de Mariani, no tuvo rivales.



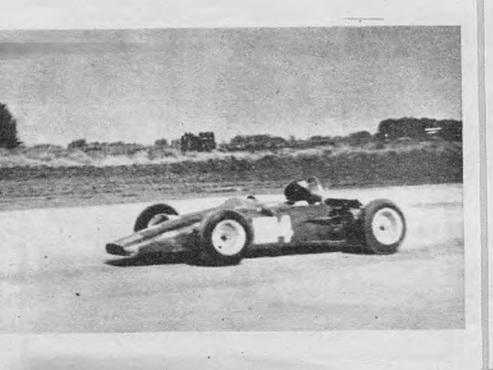
El Crespi-Renault de Juan Carlos Lavenna (el Nro. 9) es superado por Carlos Ferrea. Lavenna fue un temible rival del ganador, pero debió desertar.

de la Capital Federal. De ahí el interés que reina a en torno de la final. Quince coches comenzaron a girar para cumplir las 20 vueltas estipuladas. Rápidamente se colocó a la cabeza del grupo el número 4, de Carlos Ferrea, acosado por Lavenna, De Rossi y Andreetta; más atrás venían Bouvier, Belloni, Martino, Guglielmino, Saint Germés, Alcaraz y cerraban el lote Luzzi y Ferrari. En ese orden pasaron las dos primeras vueltas, hasta que se produjo el retraso de Lavenna, debido a un "fuori pista' y problemas de dirección. Mientras tanto, el puntero ponía más distancias y viajaba con comodidad, hasta que le indicaron la finalización.

EN TURISMO . . .

. . . Anexo "J" la cantidad de coches no era muy elevada. Siete autos largaron la categoría "A". Como era de suponer, Rodolfo Mariani con su invencible Renault 1093 se tomó el buque de entrada. Su escapada sólo le duró dos vueltas, ya que tuvo que abandonar debido a la rotura del volante del motor. Pero atrás suyo marchaba su coequiper Paco Otero, con el Renault preparado por el mismo Mariani, quien pasó a comandar el lote y ganó comodamente la competencia, seguido bastante lejos por el Fiat 600 de Luis Gullini y más atrás por el Renault Gordini de José Alvarez, quien con su coche standard tuvo un buen desempeño. Más atrás se ubicaron Mario Lemmi y Manuel Menéndez, ambos con Renault. En la "B" no hubo lucha. El conocido Angel Di Nezio, con una veloz cupé Fiat 1500 no tuvo rivales. Desde la largada, picó en punta seguido por el 1093 de Paco Otero; el Fiat del loberense Arruabarrena; el Peugeot de Héctor Fiorda y las berlinas de "Punto Muerto" y Hugo Franco. Las dos primeras vueltas viajaron en esas posiciones, hasta que Arruabarrena desplazó a Otero y en la vuelta siguiente el marplatense Fiorda, que andaba sin embrague, también relegó al del Renault. Más atrás luchaban los milqui

El BMW de Carlos Ferrea, viajando solo en la final, donde se impuso con toda claridad.



AGASAJOSE EN MAR DEL PLATA A LOS MIEMBROS DE LA MISION ARGENTINA

La ciudad de Mar del Plata, por intermedio de la Auto Peña Roberto Trama y del diario "La Capital", ofreció una extraordinaria demostración a todos los componentes de la Misión Argentina, la cual no solo alcanzó a los corredores, sino también a mecánicos, dirigentes y periodistas que integraron la delegación. La reunión, realizada en los salones de "Horizonte Club" dentro de un marco de franca camaradería y sana alegría, alcanzó brillantísimos contornos. Solo faltaron a la cita Eduardo Copello, Luis Di Palma, Nestor García Veiga y Oreste Berta, pero todos ellos justificaron su ausencia por medio de un emotivo telegrama.

Estuvieron presentes altas autoridades, entre ellas el intendente municipal, coronel (RE) Pedro Enrique Martí Garro; los jefes de las guarniciones militares con asiento en esta ciudad y altos funcionarios de la Presidencia y otras reparticiones oficiales. A medida que transcurría la cena, se iban sucediendo los discursos. Primero fue Jaime Oliver, presidente de la Peña que ofrecía la demostración; después, Juan Manuel Fangio, quien no tenía palabras para agradecer la demostración y que fue largamente ovacionado; luego lo hicieron los periodistas José T. Oneto, de "Clarín", y Miguel Angel Merlo, de "La Razón"; los relatores González Longhi; Luis Elías Sojit, que hizo revivir a los presentes las emociones de Nurburgring, al relatar los dos últimos minutos de las 84 Horas, y Alberto Hugo Cando, que pronunció una furiosa arenga contra los "demagogos y turiferarios". Posteriorente, les tocó el turno a los dirigentes. Lo hicieron el doctor Saturnino Montero Ruiz, presidente de la Misión Argentina, y los señores Tibor Teleki, Carlos Lobbosco y Héctor Ruata.

Los corredores fueron invitados a subir al palco. Por una "cordial sugerencia" de Larry y Rodriguez Canedo, quienes dieron un diplomático empujón a Galbato, éste se vio en la irrenu.nciable obligación de hacer uso de la palabra. Carmelo, que no tenía ganas de hablar ya que estaba muy ocupado con un grupo de hermosas muchachas, comenzó diciendo que "los pilotos son todos unos sinvergüenzas; el único bueno soy yo. En Nurburgring todas las noches salían de farra y el único que se quedaba en el hotel era yo, porque soy un hombre casero". Una mano le tapó la boca y Carmelo no pudo continuar. Entonces, Gastón Perkins tomó el micrófono y con breves palabras agradeció, profundamente emocionado, esta demostración que se le brindaba a la Misión Argentina en Mar del Plata y que provenía de la Peña que auspicia a Cacho Fangio "que para mí es como un hijo y a quien le veo un promisorio futuro". Sus palabras fueron largamente aplaudidas.

Después llegó el momento de la entrega de medallas. Uno por uno los integrantes de la Misión fueron recibiendo una bonita medalla de oro, recordativa de la hazaña de Nurburgring. Jaime Oliver le entregó a Fangio; el intendente municipal a Zurita; y otros altos funcionarios fueron haciendo lo propio con los demás integrantes. Nadie se quedó sin su medalla. Hasta el médico de la delegación, el doctor Lino De Las Heras, recibió la suya. La fiesta se prolongó hasta altas horas de la madrugada.



Angel Di Nezio y su veloz cupé Fiat 1500, ganador en la "B" y la"C". Fue superior en todo.

de "Punto Muerto" (seudónimo bajo el cual se escudaban dos traviesos muchachos marplatenses) y Hugo Franco. El gordito Lemmi viajaba sin apuros en la última posición.

COMO EN . . .

. . . la categoría "C" se presentó a la largada el Torino 380 W del marplatense Roberto Battaglia, entonces compitieron también las máquinas de la "B". Largaron y Battaglia se fugó, escoltado muy lejos por Angel Di Nezio y más atrás se ubicaban Fiorda, Franco y "Punto Muerto". Pero en la segunda vuelta, el "impulsivo" Battaglia se mandó un trompo y le dio la oportunidad a Di Nezio para que se le escapara. El del Torino reanudó y se fue a buscar enceguecidamente al de la cupé Blanca. Le estaba descontando un segundo por vuelta. El 380-W andaba fuerte y estaba más veloz que nunca. Tal es así que en el décimo giro clavó el récord con 1m02s. La distancia se acortaba, pero nuevamente Battaglia —que tuvo problemás de embrague y frenos —se fue de viaje al campo y Di Nezio se llevó los laureles. Punto final para una jornada en la cual hubo una buena organización, un excelente circuito y un espectáculo que dejó mucho que desear.

CLASIFICACION

FORMULA 4

1)	4 Carlos Ferrea	Guri-BMW	20m52s2/5	20 vueltas
2)	3 Héctor De Rossi	Crespi-Renault	21m03s	20 vueltas
3)	72 Ricardo Belloni	Crespi-Renault	21m04s1/5	20 vueltas
4)	60 Rodolfo Martino	Salatino-BMW	21m27s	20 vueltas
5)	6 Carlos Andreetta	Crespi-BMW	22m07s2/5	20 vueltas

Promedio: 103,481 k/p/h.

CATEGORIA "A"

1)	1 Paco Otero	Renault 1093	17m37s	15 vueltas
2)	5 Luis Gullini	Fiat 600	18m03s1/5	15 vueltas
3)	6 José Alvarez	Renault Gordini	18m33s4/5	13 vueltas
4)	4 Mario Lemmi	Renault 850	18m45s1/5	13 vueltas
5)	7 Manuel Menéndez	Renault 1093	18m58s3/5	12 vueltas

Promedio: 91,958 k/p/h.

CATEGORIA "B"

1)	105 Angel Di Nezio	Fiat 1500	16m46s1/5	15 vueltas
2)	102 Aroldo Arruabarrena	Fiat 1500	17m03s	15 vueltas
3)	104 Héctor Fiorda	Peugeot 404	18m08s1/5	15 vueltas
4)	3 Paco Otero	Renault 1093	18m11s2/5	15 vueltas
5)	107 "Punto Muerto"	Fiat 1507	16m50s3/5	13 vueltas

Promedio: 96,601 k/p/h.

CATEGORIA "C"

1)	105 Angel Di Nezio	Fiat 1500	16m10s	15 vueltas
2)	201 Roberto Battaglia	Torino 380-W	16m28s3/5	15 vueltas
3)	104 Héctor Fiorda	Peugeot 404	17m04s2/5	15 vueltas
4)	101 Hugo Franco	Fiat 1500	16m21s4/5	14 vueltas
5)	107 "Punto Muerto"	Fiat 1500	17m15s3/5	13 vueltas

Promedio: 100.144 k/p/h.



PETIT GRAN PREMIO

PESE a haberse modificado, el esquema organizativo del Gran Premio de T.C. 1/32 el sábado último, se realizó en el Club Claridel Gran Premio. El Sr. Jorge Etchaluz, que fue quien ideó esta nueva del Gran Preio. El Sr. Jorge Etchaluz, que fue quien ideó esta nueva organización, dirigió las acciones.

Forando equipos de tres corredores, se presentaron a la clasificación solamente seis de éstos, por lo cual no fue necesario que la misma se llevara a cabo.

Los 90 minutos de carrera se dividieron en tres turnos de 30 minutos para cada corredor que, a su vez, debió manejar en dos vías de la pista.

El equipo Autozoom, integrado por José Luis Anessi, Oscar Forte y Eduardo Escudero, luego de recorrer 1.101 vueltas, resultó ganador. Este triunfo vuelve a poner de manifiesto las excelentes condiciones de estos automodelistas para este tipo de carreras.

El segundo lugar quedó para los locales Jorge Levi, Hugo Felman y Carlos Caudra, con 1.085 vueltas. Cabe destacar que, en determinado momento comandaron la competencia, pero un inoportuno despiste y la consiguiente rotura del tren delantero del automodelo, dieron oportunidad al equipo Autozoom de recuperar la punta. Luego de reparar continuaron, para terminar en segundo lugar.

Con 1.062 vueltas el equipo Sebring finalizó tercero, y cuartos O. S., que recorrieron 1.023 vueltas.

El orden y la corrección primaron a lo largo del desarrollo de la prueba, aunque ésta no logró despertar el interés de nuestros automodelistas, hecho que se viene acrecentando en los últimos tiempos y que, por el bien del minideporte, debe subsanarse a la brevedad.

CLASIFICACION

1º AUTOZOOM (José L. Tnessi, Oscar Forte y Eduardo Escudero).
2º CLARIDAD (Jorge Livy, Hugo Felman y Carlos Cuadra)
3º SEBRING (Carlos Cevasco, Guillermo Crego y Enrique Favelukis)
4º O. S. (Jorge Daniel Etchaluz, Carlos Ketlun y Aníbal Sasseli)
5º MODEL BUILDERS (Héctor Albert, Oscar Romero y E. Escudero)
6º MINITUERCA (Luis Pavese, Italo Marttinena y Ramiro Gutiérrez).

seriedad, veracidad, dinámica!

CARBURANDO

CON EL AUTOMOVILISMO 1969

Vibre con sus transmisiones toda la temporada y en todas las categorías.
De lunes a sábado a las 20,30 horas, y en la mañana de todos los domingos.

Siga carburando Ud. también por





ISIDRO GONZALEZ LONGHI EDUARDO GONZALEZ ROUCO

CARBURANDO

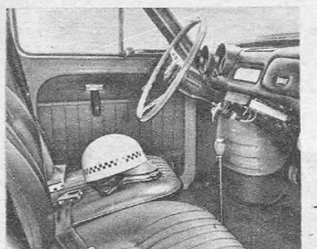
LS5

RADIO RIVADAVIA

LS5

Renault Gordini
Dócil o agresivo. Usted decide.

Dócil:
Porque tiene todo el confort familiar.
Cuatro puertas. Tablero totalmente acolchado.
Circuito de 12 voltios. Suspensión independiente en las cuatro ruedas, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.
Confortables asientos anatómicos, tipo butaca, elegantemente tapizados.
Su baúl es amplio, apto para llevar todo lo que la familia necesite.
O agresivo.
Por su potente motor de 40 HP y 845 c.c., instrumental individual y cuentavueltas. Volante de madera. Llantas sin tazas con tuercas ciegas cromadas, palanca al piso y caño de escape de doble boca.
Renault Gordini reúne confort familiar y prestancia deportiva.
Así es Renault Gordini.
Dócil o agresivo. Usted decide.



RENAULT GORDINI

IKA RENAULT

Con la clase internacional IKA-RENAULT

RELATOR